Amtsblatt

der k. k.

Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.

Erscheint jeden Dienstag und Freitag 4 Uhr Nachmittags.

Nr. 2. Dienstag, den 12. Jänner 1892. Jahrgang I.

Pränumerationspreise: Für Wien: **ohne Zustellung** ganzjährig 6 fl., halbjährig 3 fl., „ „ **mit Zustellung** ganzjährig 7 fl., halbjährig 3 fl. 50 kr. | Für die Provinz: ganzjährig 8 fl., halbjährig 4 fl.

Einzelnexemplare à 10 kr. im Redactionslocale im Rathhause.

Gemeinderath.

Stenographischer Bericht

über die **öffentliche** Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 8. Jänner 1892 unter dem Vorsitze des Bürgermeisters **Dr. Joh. Nep. Prix.**

Nach Eröffnung der Sitzung durch den **Bürgermeister Dr. Prix** macht derselbe nachstehende Mittheilungen:

1. Gem.-Rath Dr. Daum entschuldigt sein Ausbleiben. — Wird zur Kenntniß genommen.

2. Se. k. u. k. Hoheit der durchl. Prinz Erzherzog Rainer hat dem Centralvereine zur Beköstigung armer Schulkinder den Betrag von fünfzig Gulden gespendet. — Wird der Dank votirt.

Bürgermeister: Ich ersuche den Herrn Schriftführer, die Zuschriften der Statthalterei zu verlesen.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm verliest nachstehende Einläufe:

3. Erlaß Sr. Excell. des Herrn Statthalters von Nieder-Oesterreich vom 5. Jänner 1892, Pr. Z. 96.

In der Sitzung des Gemeinderathes vom 29. December 1891 hat das Mitglied des Gemeinderathes Leopold Steiner folgende Behauptungen vorgebracht: „Die Finanzer seien, als sie zum Zwecke der Nachversteuerung verzehrungssteuerpflichtiger Objecte von Haus zu Haus gingen, um die steuerpflichtigen Objecte aufzunehmen, in unerhört rücksichtsloser Weise vorgegangen".

Dann „Der Vorsteher der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft habe in einer Versammlung der Fleischhauer die Unterredung mit mir in der Frage der Marktverhältnisse und der Approvisionirung Wiens in der Weise dargestellt, *daß ich demselben gesagt hätte: Wenn die Fleischhauer in den Vororten mit den Preisen nicht ihr Auskommen finden, mögen sie ganz einfach mit den Preisen hinaufgehen*".

Ich ersuche Euer Hochwohlgeboren, in der nächsten Sitzung der Gemeindevertretung den folgenden Sachverhalt hinsichtlich der vorerwähnten Behauptungen des Herrn Steiner zur Kenntniß der Versammlung zu bringen.

Was zunächst den Vorgang bei der Nachversteuerung verzehrungssteuerpflichtiger Gegenstände in dem mit 21. December 1891, zum Wiener Verzehrungssteuergebiete hinzugekommenen Gebiete betrifft, so steht Folgendes fest:

Der Verkehr bei allen Nachversteuerungsämtern hat sich glatt abgewickelt und ist weder von Seite der Finanzorgane noch von Seite irgend einer Partei irgend eine Beschwerde vorgebracht worden; die Organe der Finanzverwaltung waren in der Lage, über das loyale Verhalten der Parteien voll Anerkennung zu berichten. Sowohl der Vice-Präsident der Finanz-Landesdirection, als der Finanz-Bezirksdirector persönlich, als die zwei hiezu eigens bestellten Commissäre haben sich von dem klaglosen Verlaufe dieser Nachbesteuerung überzeugt, und den Vorgang der untergeordneten Organe insbesondere in der Richtung überwacht, ob nicht etwa durch diesen Anlaß zu Beschwerden geboten würde.

Nachdem überdies sowohl während der Abwicklung des Nachversteuerungsgeschäftes selbst, als bis zum heutigen Tage weder bei der Finanz-Landes- noch bei der Finanz-Bezirksdirection irgend eine Beschwerde über das Vorgehen der Functionäre der Nachversteuerungsämter weder mündlich noch schriftlich vorgebracht worden ist, muß jede, ohne Anführung bestimmter Thatsachen erhobene Anschuldigung gegen das Vorgehen der bezeichneten Amtspersonen um so nachdrücklicher zurückgewiesen werden, als die Durchführung des ganzen Geschäftes genau nach den vom hohen Finanzministerium erlassenen Anordnungen in der rücksichtsvollsten Weise erfolgt ist.

Von der ganzen Erzählung des Herrn Gem.-Rathes Steiner über die angeblich von mir gegenüber dem Vorsteher der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft Josef Wimmer gemachten Aeußerungen ist nur das Eine richtig, daß dieser Genossenschafts-Vorsteher bei mir erschienen ist, um die Wünsche der Fleischhauer in den erwähnten Fragen zu meiner Kenntniß zu bringen.

Eine Aeußerung, wie sie Gem.-Rath Steiner angeführt hat, ist weder meinerseits vorgekommen, noch hat der genannte Genossenschafts-Vorsteher je erzählt, daß ich eine solche Aeußerung gemacht hätte. (Hört!)

Diese Thatsache wird auch in dem beiliegenden, am 3. Jänner 1892 hieramts mit den Gemeinden, sowie mit den Vorständen der Mödlinger und Klosterneuburger Fleischhauer-Genossenschaft aufgenommenen Protokolle bestätigt.

Ich ersuche Euer Hochwohlgeboren auch dieses Protokoll in der Gemeinderaths-Sitzung zur Verlesung zu bringen.

Dieses Protokoll lautet:

K. k. n.-ö. Statthalterei am 3. Jänner 1892.

Protokoll

aufgenommen mit den Herren Vorstehern der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft, sowie der Mödlinger und der Klosterneuburger Fleischhauer-Genossenschaft anläßlich des Erscheinens derselben als Deputation namens der bezeichneten drei Genossenschaften.

Den Herren wurde die in der Gemeinderathssitzung vom 29. December 1891 vorgekommene Behauptung des Herrn Gem.-Rathes Steiner, wonach

Se. Excellenz der Statthalter, dem Herrn Vorsteher der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft in der Audienz am 26. December 1891 gesagt haben solle, „wenn die Fleischhauer in den Vororten mit den Preisen nicht ihr Auskommen finden, mögen sie ganz einfach mit den Fleischpreisen hinaufgehen", vorgelesen.

Hierüber erklärt:

Herr Vorsteher Wimmer der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft, daß Se. Excellenz der Herr Statthalter bei der besagten Audienz diese Aeußerung absolut nicht gemacht habe. (Hört!)

Sämmtliche Herren Deputations-Mitglieder erklären mit Bestimmtheit, daß Herr Wimmer in der Fleischhauerversammlung am 27. December 1891 bei Gelegenheit seiner Berichterstattung über die Audienz bei Sr. Excellenz dem Herrn Statthalter, die vom Herrn Gem.-Rathe Steiner ihm in den Mund gelegten Worte nicht gesprochen habe.

Nach Verlesung geschlossen und gefertigt.

Joh. Wimmer jun.,
Vorsteher der Wiener Fleischhauer-Genossenschaft.

Joh. Pfeiffer,
Vorstand der Mödlinger Genossenschaft.

Dann folgen noch zwei Unterschriften.

Ich stelle es sonach der gesammten Gemeindevertretung anheim, den vom Gem.-Rathe Steiner gewählten Vorgang zu beurtheilen, und spreche die bestimmte Erwartung aus, daß solche Versuche zur Aufreizung gegen die Regierung und deren Organe im Gemeinderathe sich in Zukunft nicht wiederholen werden.

Kielmansegg.

(Gelächter links, Beifall rechts.)

Wird zur Kenntniß genommen.

4. Bürgermeister: Ich habe die Ehre, eine Interpellation zu beantworten:

Der Herr Gem.-Rath Herold hat neulich bezüglich des Gesundheitszustandes in Wien eine authentische Mittheilung des Stadtphysikates gewünscht.

Dieselbe ist ergangen und erlaube ich mir die entscheidenden Stellen zur Kenntniß der geehrten Versammlung zu bringen.

Es ist, wie aus der Beilage: „Bilanz der öffentlichen Gesundheitswirthschaft in Wien" ersichtlich ist, in Wien seit 10 Jahren eine constante Abnahme der Infectionskrankheiten zu verzeichnen, und zwar ergibt sich ein Gesammtminus der Todesfälle infolge von Blattern, Scharlach, Dysenterie, Abdominal-Typhus, Diphterie und Keuchhusten um mehr als 11.000 Todesfälle.

Außer den gewöhnlichen entzündlichen katarrh. Erkrankungen der Athmungsorgane (wie Lungenentzündung, Bronchitiden) und den acuten Verschlimmerungen der Tuberculose betheiligt sich heuer infolge des pandemischen, fast über den ganzen Erdball verbreiteten Auftretens der Influenza allerdings auch diese Krankheitsgruppe an der Erhöhung der Erkrankungs- und Sterblichkeitsziffer Wiens in der letzten Zeit.

Allein es erhellt sowohl aus den Berichten der Amtsärzte, als auch aus den allgemeinen Mortalitätsverhältnissen, daß die Influenza heuer in Wien, und zwar in Bezug auf Extensität und Intensivität ihres Auftretens im Vergleiche mit dem letzten Influenzajahre 1889 und im Vergleiche mit den vielen anderen Großstädten ein mildes und weit günstigeres Verhalten aufweist. (Bravo-Rufe.)

Auch die übrigen Infectionskrankheiten weisen ein vollkommen normales und im Vergleiche zu demselben Zeitraume des Vorjahres sogar günstigeres Verhalten auf.

So sind vom 1. December 1891 bis 1. Jänner 1892 125 Fälle von Infectionskrankheiten weniger gemeldet worden als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Auch die Mortalität nach Infectionskrankheiten ist, wie oben angegeben wurde, im eben abgelaufenen Monate December 1891 geringer als im December 1890 und im Vormonate November 1891, und zwar betragen die Percente von der Gesammtsterblichkeit für die Todesfälle nach Infectionskrankheiten (wie Blattern, Scharlach, Dyphteritis, Croup, Dysenterie, Abdominal-Typhus, Flecktyphus, Puerperalfieber, Masern und Rötheln, Keuchhusten, Rothlauf, Cerebrospinalminingitis, Milzbrand, Influenza 2c.) im eben abgelaufenen December: 9·6%, im Vormonate November 1891: 10·0%, und im December v. J. 1890: 10·8%.

An diesen geschilderten Morbilitäts- und Mortalitätsverhältnissen hat sich nun auch in den allerletzten Tagen nichts wesentlich geändert, und es kann daher mit vollster Bestimmtheit behauptet werden, daß jede etwaige Befürchtung hinsichtlich eines schlechten Gesundheitszustandes der Stadt Wien, welche in der vorliegenden Interpellation erwähnt wurde, als vollkommen unbegründet bezeichnet werden muß.

Bürgermeister: Ich bitte nunmehr die weiteren Einläufe zu verlesen.

Schriftführer Gem.-Rath Dehm (liest):

5. Interpellation des Gem.-Rathes Dr. Linke.

In der Gemeinderaths-Sitzung vom 20. October 1891, — also noch zur Zeit der bei der hohen k. k. Statthalterei tagenden Conferenz über die Neugestaltung des Verkehrswesens in Groß-Wien — habe ich eine Petition eingebracht, in welcher ich die schreckliche Verkehrs-Misère des XI. Bezirkes und die Nothwendigkeit der completten Herstellung der Gürtel-Eisenbahn, im Interesse der städtischen Entwicklung dieses großen Gemeindegebietes und der Anforderungen der bedeutenden Industrie desselben nachgewiesen und den hochgeehrten Herrn Bürgermeister gebeten habe, wegen Gefahr im Verzuge, diese Petition der schleunigsten Erledigung zuzuführen, bei den eben gepflogenen Verhandlungen mit der hohen Regierung dafür Vorsorge zu treffen, daß die Ausführbarkeit dieses Begehrens in gleicher Weise, wie die, die andere Projecte ermöglicht, erforderlichen Falles durch einen commissionellen Localaugenschein die Nothwendigkeit und Dringlichkeit der von der Bevölkerung gewünschten Verkehrsanlage festgestellt werde.

Wegen der außerordentlichen Wichtigkeit dieser Angelegenheit habe ich diese meine Petition in Druck legen und den einzelnen Mitgliedern des Gemeinderathes zusenden lassen.

Nachdem mir aber eine Erledigung dieser Petition bisher nicht bekannt geworden ist, das Programm für die finanzielle Sicherstellung und Ausführung der öffentlichen Verkehrsanlagen in Wien aber bereits von der hohen Regierung sowohl dem hohen Landtage als auch dem löblichen Gemeinderathe zur Berathung vorgelegt wurde, — in diesem Programme sub A I lit. a, die Gürtellinie gerade da aufhört, wo deren Fortsetzung am nothwendigsten wäre, überhaupt der industriereichste XI. Bezirk so behandelt wird, als ob derselbe gar nicht existiren würde, die Hinweisung auf die jetzt schon bestehende durch die Art ihrer Anlage als Hochbahn unseren Bezirk geradezu schädigende Eisenbahn Wien—Aspang und deren eventuelle Benützbarkeit im nächsten Jahrhundert, mehr ein Aergerniß als eine Befriedigung verschaffen kann, — so sehe ich mich veranlaßt, an den hochgeehrten Herrn Bürgermeister nachstehende Interpellation zu richten und ihn zu bitten, dieselbe in Anbetracht des Umstandes, daß das Verkehrs-Programm schon heute zur Beschlußfassung gelangt, gefälligst sogleich zu beantworten:

1. hat sich der Herr Bürgermeister die Ueberzeugung verschafft, daß im XI. Bezirk, ungeachtet der Beseitigung des Linienwalles, einerseits durch den Central-Viehhof, andererseits durch den Bahnhof der Eisenbahn Wien—Aspang von dem III. Bezirke abgesperrt bleibt, so daß nur die Verlängerung der Hauptstraße den einzigen Ausweg ermöglicht und daß dieser industriereiche Bezirk auch andererseits durch die zahlreichen hohen Eisenbahndämme wie eine Festung eingeschlossen, in der baulichen Entwicklung und in dem Verkehre selbst gehindert ist, daher der in der Petition verlangten Abhilfe dringend bedarf?

2. warum hat der Herr Bürgermeister dem in meiner Petition gestellten Ansuchen gemäß, nicht einen commissionellen Localaugenschein angeordnet, um die Nothwendigkeit und Dringlichkeit der von der Bevölkerung gewünschten Verkehrsanlagen festzustellen?

3. welche Schritte hat der Herr Bürgermeister bei der hohen Regierung unternommen, um die so dringend nothwendige Herstellung der Gürteleisenbahn zu sichern? und

4. was gedenkt der Herr Bürgermeister jetzt noch zu thun, um dem XI. Bezirk die nothwendige Abhilfe zu verschaffen?

Bürgermeister: Ich habe die Ehre, darauf zu erwidern: in der Enquête ist auch auf den XI. Bezirk möglichst Rücksicht genommen worden. Das Resultat enthält das Programm der Verkehrsanlagen in Wien, bei dessen Studium der geehrte Herr Interpellant sich überzeugen kann, daß auf den XI. Bezirk Rücksicht genommen worden ist.

Was die Petition anbelangt, so kann ich der Berathung unmöglich vorgreifen, die Petition ist Gegenstand der Berathung im Magistrat gewesen und wird nunmehr dem Stadtrath zur schleunigen Erledigung unterbreitet werden, worauf dann die Angelegenheit an den Gemeinderath kommen wird.

6. Interpellation des **Gem.-Rathes Ziegelwanger:**

Durch die Neueintheilung der k. k. Polizei-Bezirkscommissariate ist die Ortschaft Penzing in drei Theile getheilt worden, so zwar, daß ein Bezirkstheil des XIII. Bezirkes, eine geschlossene Ortschaft wie Penzing, zu drei verschiedenen Polizeibezirken gehört und zwar Neu-Penzing zum k. k. Polizei-Commissariat Rudolfsheim, der Theil ob der Westbahn zum k. k. Polizei-Commissariat Schmelz und der Theil unter der Bahn zum k. k. Polizei-Commissariat Hietzing.

Durch diese Eintheilung sind die Bewohner nicht nur im Verkehre, besonders wegen des Meldewesens geschädigt, es ist auch die Sicherheit durch diese Eintheilung, da diese Ortstheile an der Peripherie der einzelnen k. k. Polizei-Bezirke liegen, sehr gefährdet.

In Anbetracht dessen erlaube ich mir an den geehrten Herrn Bürgermeister die Anfrage zu stellen: ob er

1. geneigt wäre, Vorstellungen bei dem k. k. Polizei-Präsidium zu machen, daß oberwähnte Gebietstheile zum k. k. Polizei-Commissariate Hietzing zugetheilt werden und

2. ob nicht entsprechend der Sicherheit Wachstuben auf der Poststraße in Penzing und Neu-Penzing errichtet werden,

und ich erlaube mir noch beizufügen, daß wegen der Errichtung der Wachstube in Neu-Penzing von Seite der Gemeinde Penzing schon öfters Vorstellungen gemacht wurden und auch diese Errichtung von der k. k. Polizeibehörde zugesagt wurde.

Daß diese Gebietstheile beim k. k. Polizei-Commissariate Hietzing verbleiben, wäre im Interesse des communalen Dienstes sehr erwünscht.

Bürgermeister: Ich habe die Ehre darauf zu erwidern, daß ich wohl nicht in der Lage bin auf die Eintheilung des Polizeidienstes Einfluß zu nehmen. Die Polizei hat für die Sicherheit zu sorgen und wie sie das am besten zu thun glaubt, ist ihre Sache. Ich werde jedenfalls Erhebungen pflegen, um zu sehen, ob hier irgend welche Mißstände vorliegen, und wenn solche constatirt werden, werde ich dieselben zur Kenntniß des Polizeidirectors bringen.

7. Interpellation des **Gem.-Rathes Rauscher:**

Unter den Beamten des bestandenen Bürgermeisteramtes Währing, welche nunmehr in den Stand der städtischen Beamten Wiens aufgenommen erscheinen, befindet sich auch der ehemalige Kanzleidirector Herr Josef Barta, der mit Decret des Herrn Bürgermeisters als Concipist dem städtischen Sanitäts-Departement zur Dienstleistung zugewiesen wurde.

Nach den von mir eingezogenen Erkundigungen hat der erwähnte Herr Josef Barta seine Anstellung im Laufe der Zeit des öfteren gewechselt. Derselbe war Concepts-Praktikant bei der k. k. böhmischen Statthalterei in Prag, sodann Concipist beim Prager Magistrate und endlich Magistratsrath in Reichenberg, welch' letzteren Dienstposten er vor etwa neun Jahren verlassen hat, da, wie ich vernehme, der deutsche Charakter der Stadt Reichenberg mit der Bethätigung des Nationalgefühles des Herrn Josef Barta nicht recht im Einklange stand. Ueber Fürsprache des Herrn Reichsraths-Abgeordneten Prof. Dr. Wilhelm Exner wurde der mehrgenannte Herr sohin zum Kanzleidirector des Bürgermeisteramtes Währing bestellt.

Bei der seitens des Gemeinde-Ausschusses Währing im Jahre 1886 erfolgten Schaffung des Pensionsnormales für die Gemeindebeamten von Währing wurde natürlich auch auf den Herrn Kanzleidirector Josef Barta Rücksicht genommen; es wurden ihm jedoch — den mir gewordenen Informationen zufolge — in die für die Bemessung des Ruhegenusses maßgebende anrechenbare Dienstzeit auch die früher in Prag und Reichenberg zugebrachten Dienstjahre mit eingerechnet und zwar ungeachtet des Umstandes, daß Herr Josef Barta von den letztgenannten Communalverwaltungen gelöscht abgefertigt worden war.

Ich frage daher den Herrn Bürgermeister:

1. Sind dem Herrn Bürgermeister diese Umstände bekannt geworden?

2. Wenn nicht, ist der Herr Bürgermeister geneigt, hierüber Erhebungen pflegen zu lassen und nach deren Ergebnisse eine Revision des Anstellungsdecretes des Herrn Josef Barta in dem Sinne zu verfügen, daß die Commune — beziehungsweise die Steuerträger — durch Heranziehung zur Bezahlung von Ruhegenüssen für eine nicht in ihren Diensten verbrachte Zeit, für welche überdies frühere Dienstgeber Abfertigungen geleistet haben, nicht ungebührlich belastet werde?

Bürgermeister: Ich habe die Ehre hierauf Folgendes zu erwidern: Die Gemeinde Wien ist nach dem Statute verpflichtet, die Beamten mit allen ihren Rechten, die sie erworben haben, zu übernehmen, und an dieser Verpflichtung der Gemeinde Wien kann und darf in gar keiner Weise gerüttelt werden. Wenn die frühere Gemeindevertretung den Beamten Dienstzeiten angerechnet hat, so war es ein Recht der früheren Gemeindevertretung, woran sich ebenfalls nichts ändern läßt, und in welches Recht wir einzutreten haben. Ich werde daher keine Erhebungen pflegen lassen. Der Beamte ist statutenmäßig übernommen worden, es liegen gegen ihn gar keine Klagen vor. Die Zuweisung von Beamten ist überhaupt meine Sache. (Beifall rechts.)

(Gem.-Rath Jedlička: Dreimalige Abfertigung!)

8. Anfrage des **Gem.-Rathes Dobeš:**

In den Kreisen der Vororte-Lehrerschaft ist das Gerücht verbreitet, daß die durch die Regelung der Lehrergehalte erzielten Gehalts-Aufbesserungen erst vielleicht in geraumer Zeit zur Anweisung, respective Auszahlung gelangen sollen.

Nachdem die große Theuerung bereits allgemein eingetreten ist, so wäre es dringend nothwendig, die Anweisungen ergehen zu lassen, um den Personen des Lehrerstandes, welche nicht über Privatvermögen verfügen, zur richtigen Zeit behilflich zu sein.

Ich stelle demnach an den Herrn Bürgermeister die ergebenste Anfrage:

„Ist an diesem Gerüchte etwas Wahres, und wann erfolgt die Anweisung dieser Aufbesserungsbeiträge?"

Bürgermeister: Ich habe die Ehre Folgendes zu erwidern: Nach dem Gesetze haben die Lehrer vom 1. Jänner 1892 ab die gesetzmäßig anerkannten Bezüge. Die Durchführung bedarf aber selbstverständlich irgend einer Zeit, denn es müssen für jeden einzelnen Lehrer die Bezüge zusammengestellt und angewiesen werden. Es ist unmöglich, dies mit 1. Jänner zu thun, es wird aber höchst wahrscheinlich bei der Auszahlung der nächsten Gehalte diese nach der Festsetzung vom 1. Jänner 1892 erfolgen. Aber früher wird das unmöglich sein.

9. Interpellation des **Gem.-Rathes Eigner:**

Bei den sogenannten Drasche'schen — jetzt Wienerberger Ziegelwerken und den Konrad'schen Gründen (im XVII. Bezirke), letztere vis-à-vis dem Dornbacher Friedhofe, an der Als gelegen, befinden sich Wassertümpel, welche im Sommer, ja fast das ganze Jahr hindurch zu Ablagerungsstätten von Cadavern der Hunde und Katzen 2c. benützt werden.

Seit einigen Tagen wurde nun aus diesen gefrorenen Pfützen Eis gehauen und dieses den Wirthen, Fleischhauern und Selchern geliefert.

Ist von diesen sanitätswidrigen Vorgängen der Herr Bürgermeister in Kenntniß gesetzt, eventuell welche Abhilfe hat derselbe getroffen, um Epidemien zu verhüten?

Bürgermeister: Es ist begreiflich, daß ich davon nichts weiß. (Heiterkeit.) Ich werde daher diese Interpellation in der nächsten Sitzung beantworten. (Sehr gut! rechts.)

10. Anfrage des **Gem.-Rathes Djörup:**

In Anbetracht, daß aus unseren Tagesordnungen und Vorlagen für die Gemeinderaths-Sitzungen hervorgeht, daß sich die Fragen über Baulinienbestimmung von Woche zu Woche vermehren, ferner in Anbetracht, daß die projectirte Eisenbahnstrecke laut dem Regierungsprogramm viel im Einschnitte laufen wird, wodurch jede Straßenübersetzung ähnlich wie bei der Beatrix-, Neulinggasse und am Rennweg bei der bestehenden Verbindungsbahn gemacht werden muß, und wir wegen Mangels eines General-Bau-, sowie Baulinienplanes

vielleicht in die Lage kommen könnten, selbst diese Straßenübersetzungen zu erbauen, jedenfalls aber für eine billige, rationelle Bauweise ein General-Bau- und Baulinienplan nothwendig ist, so stelle ich die ergebenste Anfrage:

In welchem Stadium sich die Vorarbeiten für einen General-Bau- und Baulinienplan befinden.

Bürgermeister: Ich habe die Ehre hierauf zu erwidern, daß auch ich die Sache für äußerst dringlich halte und daher den Referenten im Stadtrathe ersucht habe, am nächsten Mittwoch das Referat zu erstatten. (Bravo! Bravo! rechts.)

11. Antrag des **Gem.-Rathes Rauscher** und Genossen:

Mit dem Falle der Wiener Linienwälle und der umfassenden Erweiterung des Gemeindegebietes entsteht die Nothwendigkeit einer durchgreifenden Reform und Ausgestaltung des Verkehrswesens der Reichshauptstadt. Die in der Gemeindevertretung soeben in Berathung stehende Angelegenheit der neuen Verkehrsanlagen legt dafür Zeugniß ab.

Nachdem nun durch das Hinwegfallen der Wälle auf den verschiedensten Gebieten, namentlich für die Vororte-Bevölkerung Verhältnisse geschaffen wurden, deren Druck schwer empfunden wird, so erscheint es den Gefertigten zeitgemäß und zweckentsprechend, die Aufmerksamkeit der Gemeindeverwaltung auf folgenden Gegenstand zu lenken:

Dem noch heute in Kraft stehenden Fahrpreistarif der Wiener Tramway-Gesellschaft gemäß ist für jede Fahrt von irgend einem außerhalb des bislang bestehenden Linienwallgürtels gelegenen Punkte nach irgend einem Punkte innerhalb der bisherigen Gemeindegebietsgrenze ein Fahrpreis von 10 kr. zu entrichten, während jede Fahrt innerhalb der bisherigen Linie nur 8 kr. kostet. Dieser Preisunterschied fand in der Verpflichtung der Wiener Tramway-Gesellschaft zur Entrichtung der Linienmauthgebühr und der Beiträge zu den Kosten der Linienverzehrungssteuer-Eintreibung seine Begründung und Rechtfertigung.

Diese Zahlungen sind nunmehr entfallen und hat dadurch die Wiener Tramway-Gesellschaft an Mauthauslagen allein einen 60.000 fl. übersteigenden Betrag per Jahr, außerdem aber eine, den Gefertigten ziffernmäßig nicht bekannte, jedenfalls aber erhebliche Summe für Beiträge zu den Kosten der Linienverzehrungssteuer-Controle in Ersparung gebracht. Ist daher einerseits das Verlangen nach einem für alle Bürger Groß-Wiens einheitlichen Fahrpreistarife vollkommen gerechtfertigt schon aus dem Grunde, weil es gegenwärtig eine Tramwayfahrt über die Verzehrungssteuerlinie hinaus nicht mehr gibt, und es beispielsweise den unsere Stadt besuchenden Fremden sonderbar vorkommen müßte, für eine ganz kurze Strecke unter Umständen 10 kr., hingegen zum Exempel von der Favoritenlinie bis zum Franz Josefs-Bahnhofe nur 8 kr. bezahlen zu sollen, so läßt andererseits der erwähnte Entfall der Linienmauth ein solches Verlangen nur als ein Gebot der Billigkeit erscheinen.

Deshalb stellen die Gefertigten den Antrag:

Es sei im Einvernehmen mit der hohen k. k. n.-ö. Statthalterei auf die Direction der Wiener Tramway-Gesellschaft einzuwirken, auf daß der Fahrpreis der Wiener Tramway-Gesellschaft nunmehr für jede Strecke gleichförmig mit dem Betrage von acht Kreuzern festgesetzt werde.

Ueber den Erfolg der betreffenden Schritte wolle ehestens dem Gemeinderathe der Stadt Wien Bericht erstattet werden.

Bürgermeister: Geht an den Stadtrath.

12. Antrag des **Gem.-Rathes Jedlička** und Genossen:

Auf der Gürtelstraße außerhalb der Währinger Linie, auf der Seite gegen Döbling zu, hat die Gemeinde Währing für die Kinder einen Spielplatz eingezäunt, dessen gegen die Hauptstraße gehende Seite in der Form eines Spitzes weit über die Baulinie der Währinger Hauptstraße und der Fluchtgasse hervorsteht und die Bewohner der Gürtelstraße beiderseits beim Uebersetzen der Gürtelstraße zwingt, einen Umweg um diesen Spitz herum zu machen, um über die Gürtelstraße in das vis-à-vis stehende Haus zu gelangen.

Dieser Umstand ist Ursache, daß die in den Häusern Gürtelstraße Nr. 38 bis 42 wohnenden Geschäftsleute geschädigt werden, da ihnen außer den in den Häusern selbst wohnenden Parteien Niemand über die Straße in ihre Geschäftslocale kommen kann, weil die weit vorspringende Einplankung des Gürtelspiegels daran hindert.

Der Spielplatz ist mit Bäumen bepflanzt, aber auf dem über die Baulinie der Hauptstraße und der Fluchtgasse vorspringenden Spitz befinden sich nur sehr wenige Bäume, welche jetzt im Winter oder zeitlich im Frühjahre herausgenommen, anderwärts eingesetzt werden könnten.

Um nun die natürliche Communication zwischen den Häusern der Gürtelstraße nicht länger durch ein künstlich geschaffenes Hinderniß zu hemmen, stellen die Gefertigten folgenden Antrag:

Der Gemeinderath wolle beschließen, daß der über die Baulinie der Hauptstraße Währing und Fluchtgasse im IX. Bezirk vorspringende Spitz des Kinderparkes aufgelassen und die Einplankung desselben in die Baulinie Hauptstraße und Fluchtgasse zurück verlegt wird.

Bürgermeister: Geht an den Stadtrath.

13. Antrag des **Gem.-Rathes Ziegelwanger**:

Die Beleuchtung des XIII. Bezirkes ist eine so mangelhafte, daß eine dringende Abhilfe durch Vermehrung der Gasflammen, beziehungsweise Neuherstellung der Gasleitungen nothwendig ist.

Im XIII. Bezirke haben einige Ortschaften wie Ober-St. Veit und Lainz noch gar keine Beleuchtung, einzelne Gassen, wie die Reindlgasse in Penzing, welche längst dem Verkehr übergeben ist, vermissen ebenfalls eine Gasbeleuchtung.

In den übrigen Orten und Ortstheilen des XIII. Bezirkes ist die Beleuchtung eine so mangelhafte, daß die Sicherheitszustände gefährdet sind.

Die einzelnen Ortsflammen in Penzing auf der Poststraße in Neu-Penzing und in Hietzing sind meistens 80 bis 100 Meter von einander entfernt. Die ganznächtigen Flammen sind äußerst spärlich angebracht, so daß nach Mitternacht eine eigentliche Finsterniß eintritt, und daher die Sicherheit der Passanten in Frage gestellt ist.

In Anbetracht obiger angeführten Uebelstände, erlaubt sich der Gefertigte folgende Anträge zu stellen:

Es wolle der Gemeinderath beschließen, daß der Magistrat und das Stadtbauamt angewiesen werden Erhebungen zu pflegen:

I. Daß in Ober-St. Veit und Lainz die Gasleitung entsprechend noch vor der kommenden Sommer-Saison errichtet,

II. daß ebenfalls in der Reindlgasse in Penzing mit der Aufstellung der Gasflammen begonnen, und daß

III. für eine gleichmäßige, rationelle Beleuchtung in den übrigen Gebietstheilen des XIII. Bezirkes, besonders in Penzing auf der Poststraße und in Neu-Penzing Sorge getragen wird;

IV. bei der Begehungs-Commission die Vertreter des Bezirkes im Gemeinderathe und Bezirks-Ausschusse zugezogen werden, und daß

V. die Auslagen hiefür noch in das diesjährige Budget einbezogen werden.

Bürgermeister: Geht an den Stadtrath. — Wir schreiten zur Tagesordnung.

Gem.-Rath Steiner: Ich bitte um das Wort zu einer persönlichen Bemerkung.

Bürgermeister: Herr Gem.-Rath Steiner hat das Wort.

Gem.-Rath Steiner: Ich erlaube mir einige Worte auf die Zuschrift . . . .

Bürgermeister (unterbrechend): Bitte, das geht nicht mehr. Ich bitte sehr um Entschuldigung, das wäre eine Wiederaufnahme der Debatte. Wenn das Haus zustimmt, so habe ich nichts dagegen.

Gem.-Rath Steiner: Ich erkläre, daß ich das aufrecht halte, was ich gesagt habe. (Beifall links.)

Bürgermeister: Wir schreiten zur Tagesordnung und setzen die Debatte über die Verkehrsanlagen fort.

Ich habe die Ehre mitzutheilen, daß als nächster Redner pro Gem.-Rath v. Stummer gemeldet ist.

Es sind in dieser Sache auch technische Correferenten. Die Herren werden vielleicht einverstanden sein, daß am Schlusse, ehe der Herr Referent Vice-Bürgermeister Dr. Richter spricht, die Gem.-Räthe Neumann und Wurm als Correferenten das Wort ergreifen (Zustimmung). Es ist keine Einwendung dagegen. Ich ertheile dem Herrn Gem.-Rath v. Stummer das Wort.

Gem.-Rath v. Stummer: Hochgeehrte Herren! Die Vorlage, welche ich eine Regierungsvorlage nennen muß, muß

jeder Wiener freudig begrüßen und es muß in jedem Wiener eine Begeisterung entstehen, wenn er dieses Programm durchsieht.

Es ist gar kein Zweifel, daß durch diese Combination von Arbeiten in unsere geliebte Vaterstadt Arbeit und Verdienst eintreten wird. Wir müssen uns auch glücklich schätzen — und ich sage das vom ganzen Herzen —, daß gerade wir berufen sind, in einer Periode hier zu sitzen und die Stadt zu vertreten, die eine epochale Periode für unsere Hauptstadt ist. Es war noch keine solche Periode und es dürfte, wie die Verhältnisse augenblicklich liegen, keine solche Periode mehr für die Stadt Wien kommen. Durch diese Arbeiten werden die Verhältnisse in unserer Stadt sehr geändert werden. Wir selbst werden es vielleicht nicht mehr erleben und nicht mehr in den Vollgenuß dessen gelangen, was durch diese Verhältnisse geschaffen wird. Denn es wird Jahre dauern, bis das vollendet wird, und ich selbst möchte es nicht wünschen, daß diese Arbeiten so überstürzt werden; aber unsere Kinder und Kindeskinder werden den Vollgenuß derselben bekommen, und darum treten wir mit ganz gleicher Liebe und ganz gleicher Ueberzeugung in das Studium dieser Fragen ein.

Meine Herren! Das Programm, das uns vorgelegt wird, ist ja selbstverständlich ein Compromiß, wie es nicht anders möglich ist, ein Compromiß, das für uns gewiß auch günstig ist, ein Compromiß, das, wie wir Alle wissen, sehr schwer zu Stande gekommen ist; und da muß ich sagen, drängt es mich aus dem Innersten heraus, als erster pro-Redner, der nicht der Commission angehört, allen Herren zu danken, die in der Commission für unsere Sachen, für die Wiener Aufgaben gekämpft haben. (Beifall rechts.) Es ist da in erster Linie unser Herr Bürgermeister und die anderen Vertreter; auch muß ich da unseren sehr verehrten Herrn Baudirector einschließen (Bravo! Bravo! rechts), denn er ist nicht der Letzte gewesen, der für die Sache gekämpft hat, es ist bekannt, er war einer der Ersten.

Meine Herren! Ich will mich gar nicht in die Detailfragen einlassen, ich glaube hierauf beruht einiger Irrthum, daß außerhalb und innerhalb des Gemeinderathes über solche Fragen gesprochen worden ist. Meine Herren! Im Programme auf Seite 5 lesen Sie (liest): „Das vorstehende Linienprogramm bietet die grundlegenden Principien für die Aufstellung eines Stadtbahnprojectes, wobei jedoch kleine Modificationen, insbesondere hinsichtlich der gegenseitigen Verbindung der einzelnen Linien, sowie auch etwaige weitere Ergänzungen vorbehalten bleiben." Daraus ersehen Sie ja, daß das Linienprogramm ein solches ist, welches nach genauen Studien Veränderungen und Ergänzungen erfahren kann, und es wird Sache der drei Curien in der Commission sein, die Angelegenheit zu studiren und festzustellen.

Meine Herren! es ist auch nicht nöthig, heute in solche Sachen einzugehen, denn sie kommen alle noch einmal zur Sprache, und da ist wieder vielleicht ein kleiner Irrthum, wenn manche Herren glauben, wir schließen damit die ganze Sache heute ab.

Meine Herren! Ich mache Sie aufmerksam, im Punkt 10 des Programmes steht Folgendes (liest): „Die ganzen Arbeiten werden einer Commission übertragen, welche unbeschadet der gesetzlichen Kompetenz der zur Projectsgenehmigung und Bauüberwachung berufenen Behörden und Organe unter Verantwortung des Handelsministers ꝛc. fungirt."

Was heißt das, meine Herren? Bevor der Bau einer jeden solchen Linie ausgeführt wird, muß ja die Tracenrevision erfolgen und nach der Tracenrevision, wo auch die Gemeinde vertreten sein wird, folgt die Begehungscommission. Bei allen diesen Commissionen werden die Vertreter die Rechte der Gemeinde zu wahren und die entsprechenden Wünsche vorzutragen haben. Es ist uns also vorbehalten, die einzelnen Detailfragen noch genau zu studiren und am richtigen Orte unsere Wünsche bekanntzugeben.

Sehr verehrte Herren! Der Herr Vertreter des III. Bezirkes hat in der letzten Sitzung ein Hauptgewicht darauf gelegt, daß eigentlich die ganzen Kosten, die die Gemeinde Wien trägt, ein Geschenk an die Regierung sind. Nun, meine Herren, ich will die Sache ganz kurz besprechen. Ich glaube, es kann weder von einem Geschenke der Regierung an die Gemeinde, noch von einem Geschenke der Gemeinde an die Regierung gesprochen werden. Wenn Sie die Kosten hier näher betrachten — und ich nehme die Donauregulirung vorweg — so zahlt der Staat für die Sanirung der Stadt 5,300.000 fl., d. i. zusammen für die Sammelcanäle und für die Wienflußregulirung. Die Stadt zahlt hingegen zur Ausführung der Hauptbahnen einmal 833.000 fl. und dann zahlt sie ja doch auch ihren Theil von dem Beitrage des Landes, circa 70%, das macht 1,487.000 fl., also die Gemeinde Wien zahlt dem entgegen zur Ausführung der Hauptbahnen 4,675.000 fl.; die Differenz macht also 625.000 fl., die der Staat in der Richtung mehr bezahlt. Das ist gar keine Summe, bei der man von einem Geschenke oder von einer Mehrleistung seitens der Stadt oder des Staates reden könnte; ich muß gestehen, daß ich diese Vertheilung entschieden für gerecht halte und nicht sagen könnte, daß die Stadt ein Geschenk erhält und ebenso auch nicht, daß der Staat sich die Arbeit bezahlen läßt.

Wenn Sie den Donaucanal annehmen, so zahlt der Staat für die Regulirung dieses Canales 6,666.000 fl. Was zahlt die Stadt dazu? Die Stadt zahlt als solche 833.000 fl. und wenn ich die 70%, die sie doch in dem Landesbeitrage mitbezahlt, dazu nehme, so macht dies 1,750.000 fl., das sind zusammen 2,583.000 fl. Die Stadt zahlt also bei der Donaucanalregulirung um 4 Millionen weniger als der Staat.

Nun, meine Herren, das ist richtig, hier zahlt der Staat mehr; aber das ist doch gar kein Zweifel, daß die Donaucanalregulirung nicht ganz allein im Interesse der Stadt durchgeführt wird; das ist ein Staatsinteresse — das ist zweifellos — und ein Interesse der gesammten Monarchie, denn es ist auch zweifellos, daß die Donauregulirung als solche nur ein Bruchstück eines großen weiteren Baues ist und daß, wenn nur der Donaucanal regulirt sein wird, der Donau-Oder- oder Donau-Elbecanal durchgeführt werden muß. Erst durch diese letzteren Arbeiten wird die Donaucanalregulirung richtig ausgenützt werden können. Daß es sich also hier um ein Gesammtinteresse des Staates in erster Linie handelt, ist ganz außer Zweifel.

Die Stadt participirt allerdings mit einem gewissen Percentsatze, und da halte ich es nur für gerecht und durchaus für kein Geschenk des Staates, wenn er in diesem Falle um 4 Millionen mehr bezahlt.

Es ist gestern ein sehr interessanter Vortrag über den Donaucanal-Verkehr von Prof. Oehlwein gehalten worden, und wenn man das in den Zeitungen liest, so sieht man, daß die Donaucanalregulirung — ich möchte sagen — nur ein Bruchstück des gesammten Aufbaues unserer Wasserstraßen ist.

Was nun die Bahnen betrifft, meine Herren, so möchte ich mir nur erlauben Eines zu erwähnen: Es ist kein Zweifel — und diese Wünsche sind ja schon allseits laut geworden —, daß wir be-

züglich der Radiallinien etwas stiefmütterlich bei dem Projekte bedacht sind, und ich möchte daher auf Grund ganz genauer Studien, die ich selbst durchgeführt habe, einen Wunsch den Wünschen anschließen, welche der geehrte Stadtrath uns schon vorgelegt hat.

Ich erlaube mir nämlich, mit Hinweglassung der Seitenlinie, die nach Pötzleinsdorf führt, die im Plane oben punktirt ist, eine Radiallinie vorzuschlagen von der bestandenen Währingerlinie durch das Cottage-Viertel nach Gersthof, Pötzleinsdorf, Neustift am Walde und unterhalb Salmannsdorf bis Neuwaldegg mit Abzweigungen nach Sievring und Grinzing. (Bravo links.)

Diese Radiallinie wird alle zukünftigen Cottage-Viertel befruchten, das ist der XVIII. und XIX. Bezirk und mit dieser einen Linie werden wir viel mehr erreichen, als mit der Linie, die dort am Plane oberhalb als Abzweigung projectirt ist. Ich möchte Sie also recht sehr bitten, diese Linie, welche ich, wie ich nochmals erwähne, genau studirt habe, zu acceptiren und als Wunsch den Wünschen des geehrten Stadtrathes anzuschließen.

Bezüglich der Bahnen, meine Herren, habe ich noch einen Wunsch, den ich aber nicht in Form eines Antrages vorbringen will, weil ich überzeugt bin, daß diese Wünsche ganz richtig gewürdigt und gehört werden, wenn die Commission zusammengetreten ist und über die Detailfragen schlüssig wird. Diesen Wunsch habe ich auch seinerzeit schon ausgedrückt und dieser Wunsch ist auch durch einen Herrn im Ingenieur-Verein geäußert worden. Ich halte es nämlich für sehr wichtig, daß wir bei den Localbahnen auch einen Frachtenverkehr einrichten. Es ist nirgends im Programme und anderswo ausgedrückt, aber ich lege dem eine außerordentliche Wichtigkeit bei. Es ist auch nicht schwer einen solchen Frachtenverkehr einzurichten, deshalb nicht schwer, weil wir einen langen Nacht-Personenverkehr haben müssen; nachdem dieser vorhanden ist, können wir alle Verhältnisse besser ausnützen, wenn wir im Nachtverkehre dort, wo die Personenzüge nicht mehr gehen, einen Frachtenverkehr laufen lassen. Es ist natürlich dabei nicht etwa gedacht, daß wir mitten in der Stadt einen großen Frachten-Bahnhof bauen, aber die Sache könnte mit wenig Mitteln durchgeführt werden, und ihre Durchführung wäre für unsere Industrie und für die gewerblichen Verhältnisse von außerordentlicher Wichtigkeit. Wenn Sie heute von irgendwo nach Süden eine Kiste schicken, so müssen Sie nach Matzleinsdorf gehen und die Kiste entweder mit einem separaten Fuhrwerk oder durch die Transport-Gesellschaft hinaus befördern lassen. Eine solche Kiste könnten Sie in Zukunft bei dem nächsten Bahnhof abgeben, sie bleibt dort liegen und wird Nachts weiter transportirt. Ich stehe auf dem Standpunkt, daß dies ein außerordentlich wichtiger Punkt ist, aber ich mache ihn nicht zu einem speciellen Wunsche, weil ich überzeugt bin, daß diese Anregungen an richtiger Stelle auch richtig werden gewürdigt werden.

Nun, meine Herren, muß ich mir erlauben, auf die verschiedenen, als Bedingung formulirten Wünsche zurückzukommen, welche der Herr Vertreter des III. Bezirkes in der vergangenen Sitzung geäußert hat. Einige Wünsche, meine Herren, respective einige Bedingungen, unter welchen er das ganze Programm acceptiren möchte, sind derart, daß ich darauf erwidern muß, der Herr ist eben kein Fachmann, kennt die Bauverhältnisse natürlich nicht so genau, wie auch ich andere Verhältnisse nicht genau kenne; wenn er genau aufgeklärt worden wäre, so hätte er diese Bedingungen sicher nicht gestellt. Ich bitte, ich bin ganz gerecht, es sind Wünsche dabei, welche wir ganz gut berücksichtigen können, und Wünsche, die gewiß Erfüllung finden werden, weil sie ja eigentlich selbstverständlich sind.

Ich meine deshalb, daß der Herr Redner hierüber nicht aufgeklärt worden ist, weil die betreffenden Bedingungen gesetzliche Bedingungen sind. Ich mache darauf aufmerksam, daß das Verlangen des Herrn Vertreters des III. Bezirkes, daß alles Material, der ganze Fahrpark aus inländischen Werken zu beziehen sei, eine alte Bedingung des Handelsministeriums ist, welche bei allen Bahnbauten gestellt wird. (Rufe links: Wird nicht eingehalten!) Ich muß dem Herrn Vertreter des III. Gemeindebezirkes sagen, daß ich Fachmann bin und seit 22 Jahren diese Bedingungen erfüllen muß. Wir dürfen keinen Fahrpark, auch keine Schienen außerhalb Oesterreichs beziehen, leider ist es so. Es ist eben eine große Frage, ob das ein national-öconomisch richtiger Standpunkt ist.

Ich mache auf Eines aufmerksam, in Wien kosten die Schienen 11—11½ fl., am Rhein bekommen Sie sie zu 11—13 Mark; ob also jene Vorschrift national-öconomisch das Richtige ist, will ich nicht bemerken. Aber das, daß diese Bedingung besteht, ist eine alte Sache, und sie wird beibehalten und muß immer eingehalten werden. (Widerspruch links.) Eine weitere Bedingung, die der Herr Vertreter des III. Bezirkes gestellt hat, ist die, es mögen die Wiener Professionisten berücksichtigt werden. Das ist ganz berechtigt und schließe ich mich diesem Wunsche gerne an. Ich möchte aber bitten, das nicht als Bedingung aufzustellen, sondern als Wunsch, weil das nicht gut geht, es soll als allgemeiner Wunsch formulirt werden und Jedermann hier wird das Bestreben haben, die Wiener Bevölkerung in erster Linie mit Verdienst zu versehen bei den Arbeiten, welche eigentlich doch im Weichbilde der Stadt vorgenommen werden. Der Herr Vertreter des III. Bezirkes hat auch gemeint, daß die Gründe bei der Regulirung des Donaucanals der Gemeinde Wien verbleiben sollen.

Da möchte ich mir erlauben auf einen Punkt des Programmes aufmerksam zu machen, der auf Seite 15 vorkommt. Vielleicht wird sich der Herr College damit befriedigt erklären: „Desgleichen bleibt bezüglich der gedachten Grundstücke vorbehalten, die unter den Verkehrsanlagen, Hochbau, Viaducte ꝛc. befindlichen oder oberhalb dieser Anlagen zu schaffenden Flächen, überdeckte Strecken der Bahn ꝛc. für öffentliche Zwecke zu benützen, zu welchem Ende die Constructionen so auszuführen sind, daß die beabsichtigte Benützung für öffentliche Zwecke möglich erscheint". Es sind also alle diese Gründe, die für diese Anlage benützt werden, dem öffentlichen Verkehre damit gewidmet und es ist dem Wunsche Rechnung getragen, den der Herr Vertreter des III. Bezirkes geäußert hat.

Der letzten Bedingung resp. dem Wunsche, daß die Projekte vor der Ausführung der Gemeinde Wien vorgelegt werden sollen, ist — glaube ich — schon Rechnung getragen, indem, wie ich mitgetheilt habe, das ja selbstverständlich ist, da es gesetzlich begründet ist, daß keine Bahn gebaut werden kann ohne Tracenrevision und Begehungs-Commission, und da werden die Vertreter der Gemeinde Wien Gelegenheit haben, alle ihre Wünsche in dieser Richtung in der Commission vorzubringen und die Gemeinde Wien entsprechend zu vertreten.

Nun, meine Herren, bezüglich der Anträge des Stadtrathes muß ich mir noch zu bemerken erlauben, daß ich im Allgemeinen einverstanden bin, daß ich aber glaube — diese Meinung hatte ich sofort und ich wurde neuerdings in derselben bestärkt —, daß es wohl nicht gut angeht, daß wir unter uns Mitglieder wählen, denen wir eigentlich eine ganz gebundene Marschroute geben, denen

wir die Hände binden, indem wir sagen: „So, jetzt geht in die Commission und vertretet uns dort". Ich glaube wirklich, daß sich Niemand unter uns finden wird, der unter dieser Modalität gerne in die Commission eintritt, wenn der Stadtrath diesen Commissionsmitgliedern eine gebundene Marschroute gibt, indem er sagt „Ihr dürft nur die Sache zur Kenntniß nehmen und müßt uns referiren, damit wir erklären, ob wir einverstanden sind". Ich wenigstens würde mich für eine solche Vertretung bedanken und würde sie im Vorhinein ablehnen.

Diesen Passus, der unter c, Punkt 4 enthalten ist: „Die Mitglieder erhalten über die Ausübung ihrer Vollmacht eine Instruction, welche vom Stadtrathe festzustellen ist", halte ich für unannehmbar, weil ich mir nicht denken kann, daß dann Einer von uns überhaupt den Wunsch hätte, in die Commission zu kommen. Das Gleiche gilt schließlich auch von Punkt 2, wornach die entsendeten Abgeordneten in allen Fällen, wo es sich um Mehrkosten handelt, die Mehrkosten können ja auch einen minimen Betrag ausmachen, sich rechtfertigen müssen. Das sind dann keine Vertreter, das sind Herren, welche die Anträge zur Kenntniß nehmen, darüber referiren, dann in die Sitzung kommen und sagen: Meine Herren, meine Mandanten wünschen Das und Jenes. Ich glaube also dieser Punkt wäre kaum anzunehmen.

Nun komme ich zu einem Punkte, in dem ich ganz abweichender Meinung bin und den ich, was meine Person betrifft, zum ersten Male öffentlich ausspreche, wegen dessen ich schon auf allen Seiten direct oder indirect angegriffen worden bin. Aber ich halte es für meine Pflicht, meiner ganz aus Ueberzeugung gefaßten Meinung öffentlich Ausdruck zu geben, daß ich kein Freund der Wienfluß-Einwölbung bin. Es stammt diese Stellungnahme aus meinen langjährigen Erfahrungen und aus dem steten Kampfe eines bauenden Ingenieurs mit dem Elemente des Wassers. Dafür, daß ich dieser Meinung bin, sind zwei Punkte bestimmend: Erstens behaupte ich, sind wir Techniker leider noch nicht im Stande, genaue Wasser-Cubaturen in den Verhältnissen zu rechnen, wie sie hier bei uns vorliegen. Es sind das Verhältnisse, wie wir sie in kleinem Maßstabe wo anders vielfach finden, die aber hier im großen Maßstabe zum Vorschein kommen und die dem zufolge auch eine größere Vorsicht erheischen. Ich muß mir sagen: Das, was vielleicht in kleinem Maßstabe anderswo gemacht wird — der Ausdruck ist vielleicht etwas kraß — will ich hier absolut nicht riskiren, sondern ich verlange bei solchen großen Anlagen inmitten einer Großstadt eine absolute Sicherheit. Und diese absolute Sicherheit, vielleicht gehe ich zu weit, ich will das nicht sagen, aber ich muß mich so ausdrücken, da ich die innerste Ueberzeugung davon habe, diese absolute Sicherheit habe ich bezüglich der Einwölbung nicht. Wir haben in dem Flußgebiete der Wien kein Mittel, um das Maximalwasserquantum genau bestimmen zu können. Wir haben weder genaue Aufschreibungen über die meteorischen Niederschläge, die uns ein solches Mittel bieten können, noch sonst welche Daten. Wenn wir nach den sonst üblichen Formeln rechnen, so kommen wir zu Resultaten, die außerordentlich verschieden sind, so verschieden, daß ich sagen muß, das gibt kein genaues Maß. Beweis dessen ist, daß auch die verschiedenen Herren, die gerechnet haben, immer zu anderen Resultaten gekommen sind, obwohl ich von vorneherein erkläre, daß ich es für selbstverständlich halte, daß jeder Herr, der gerechnet hat, nach seinem besten Wissen und Gewissen gerechnet hat. Wir sind leider nicht in der Lage, die Sache absolut genau zu berechnen. (Hört! Hört!) Ein Herr rechnet 400, einer 500, die Commission hat 600 gerechnet, ein Herr rechnet 800 und sagt sogar, wir können 1000 Cubikmeter per Secunde herausbekommen. Meine Herren! Ich könnte schlagend nachweisen und vorlesen, daß dies richtig ist. Gewiß haben alle Herren nach bestem Wissen und Gewissen gerechnet, wir sind aber leider heute nicht in der Lage, das genau festzustellen. Nehmen wir aber irgend eine Zahl an, 600 oder 700, so ist gewiß, daß kein Mensch die Garantie dafür übernehmen kann, daß wir in kurzer Zeit nicht zwei Hochwässer hintereinander bekommen, und wenn auch alle Anlagen und Reservoirs sammt der Einwölbung für 800 Cubikmeter ausreichen würden, so können sie möglicherweise nicht ausreichen, wenn zwei Hochwässer so rasch hintereinander kommen, daß die Reservoirs noch gefüllt sind. Hier muß ich auf eine Stelle zurückkommen, die mir sehr wichtig erscheint. Es ist ganz begreiflich, daß, wenn Jemand, wie meine Wenigkeit, sich so alleinstehend durch sein abweichendes Urtheil befindet, er eine große Verantwortung auf sich nimmt. Daß das aber richtig ist und daß diese Befürchtungen auch anderswo getheilt worden sind, daß zwei Hochwässer möglicherweise hintereinander kommen, derart, daß das zweite Hochwasser die Reservoirs gefüllt antrifft, dafür führe ich die Meinung unseres Stadtbauamtes an. In den Berichten unseres Stadtbauamtes vom Jahre 1882 heißt es wörtlich und ich führe nur diesen Satz an, gewissermaßen um mich zu rechtfertigen (liest):

„Doch erscheint auch die Combination mit den Reservoirs noch nicht sicher genug. Dasselbe, was von den Thalsperren vorhin bezüglich der Unverläßlichkeit im strengen Winter gesagt wurde, gilt auch von den Reservoirs. Thalsperren und Reservoirs sind schon vermöge ihrer Lage Schneeverwehungen ausgesetzt, welche eine bestimmte Cubatur in Anspruch nehmen, die dann bei plötzlichem Bedarfe nicht vorhanden ist. Ebenso sind in den übrigen Jahreszeiten — ich bitte, meine Herren, das ist der Punkt — die Möglichkeiten nie ausgeschlossen, daß zwei Wolkenbrüche oder starke Regen in kurzen Intervallen folgen, oder daß ein plötzlicher Wolkenbruch noch gefüllte Reservoirs antrifft." Meine Herren, diese Furcht habe ich auch und habe sie immer gehabt, und es ist keine neue Meinung meinerseits, sondern diese meine Meinung ist von dem ersten Moment an festgestanden, also von dem Jahre 1880, in welchem zuerst von der Einwölbung gesprochen wurde. Daß dieses Gefühl nicht ganz ohne ist, beweist der Umstand, daß das Stadtbauamt im Jahre 1882 das gleiche Gefühl getheilt haben muß, sonst könnte das nicht so deutlich im Berichte stehen. Ich bin also nicht überzeugt, daß wir gegen die Hochwässer eine absolute Sicherheit haben, und nur darum bin ich nicht dafür, daß wir heute schon definitiv beschließen, die Wien solle eingewölbt werden, aber wir beschließen das thatsächlich, und vielleicht kommen noch andere Herren Redner auf diesen Punkt zurück, wenn wir gemäß der Vorlage 197 Seite 2 des geehrten Stadtrathes diese entsprechenden Posten acceptiren. Es heißt nämlich auch in dem Programme, die Widerlager sollen so gemacht werden, daß nachträglich eventuell die Einwölbung erfolgen kann. Ich muß ganz offen sprechen und halte es für meine Pflicht, dies zu thun, weil ich glaube, daß jeder Volksvertreter verpflichtet ist, seiner Meinung vollen Ausdruck zu geben. Ich gebe zu, daß die Meinung vielleicht nicht richtig sein kann, aber ich kann nicht anders, ich habe diese Sicherheit nicht. Wenn die Herren es beschließen, so ist es eben ihr Beschluß, aber ich stehe der Sache ganz kalt gegenüber, ich habe gar keine Hintergedanken, ich wünsche nichts als das Glück und den Segen über meine Vaterstadt (Beifall rechts), aber

dieses Moment leitet mich, hier ganz offen und zum erstenmale meinen Ideen Ausdruck zu geben; ich will ganz kurz sein und nicht in Details eingehen, aber ich sage, was ich denke. Wenn wir heute die Widerlager gleich so stark herstellen, daß wir einmal den ganzen Wienfluß vom Ausflusse des Donaucanals bis Schönbrunn, das sind 7000 Meter, einwölben können, so kostet das sehr viel Geld, und wenn wir das gemacht haben, wird die natürliche Folge sein, daß man anfängt nach und nach einzuwölben. Die Herren werden dann nicht nur die 5 Millionen mehr bewilligen müssen, sondern nachträglich noch mehr; denn es werden immer große Auslagen gemacht, um ein Werk fertig zu stellen und man muß nachträglich Zahlungen bewilligen. Davon bin ich überzeugt, ich kann daher mit bestem Wissen und Gewissen dem nicht zustimmen. — Ich bin ganz dafür und stimme dem vollständig bei, wenn man die heute bestehenden Brücken so erweitert, daß sie unseren Verkehrsrücksichten entsprechen (was nothwendig ist), und ich stimme dem bei, daß man eine Brücke, die 20 Meter breit ist, 50 Meter breit machen kann. Aber die Einwölbung gewissermaßen heute festzustellen und zu präjudiciren, daß man sie einmal machen muß, dagegen muß ich entschieden von meinem Standpunkt stimmen.

Was erzielen wir durch die Einwölbung? Das muß einmal klar und deutlich gesagt werden. Aus sanitären Rücksichten, wie es in den Protokollberichten vom Jahre 1882 und 1886 heißt, brauchen wir die Einwölbung nicht, (Rufe: Sehr richtig!) denn heute sehen wir schon nach dem Programme, daß vom Beginne des Weichbildes unserer Stadt, also hinter Baumgarten, schon die Canäle beiderseits beginnen; wir leiten also die schlechten Stoffe separat ab und was von außerhalb in den Wienfluß kommt, ist sanitär nicht mehr so ungesund, daß man deshalb aus sanitären Rücksichten die Einwölbung braucht. Das muß festgestellt werden, weil die sanitäre Frage immer wieder auf's Tapet kommt. Was bleibt nun als Nutzen der Einwölbung übrig? Schöne Boulevards und sehr schöne Verhältnisse in der Stadt. Das ist unleugbar und ebenso unleugbar ist, daß sich das sehr leicht herstellen läßt; denn ich kann versichern, man kann die Einwölbung viel leichter machen, wie ein schweres Object bei einer Eisenbahn in einem Sumpfe, das nur 100.000 fl. kostet. Technisch ist das leicht auszuführen und daß es schön ausschaut, darüber ist auch kein Wort zu verlieren, aber ich habe die absolute Sicherheit nicht, daß man nicht sehen kann, es könnte einmal etwas passiren; mit diesem Worte will ich Alles gesagt haben und jede weitere Ausmalung unterlassen. Wenn man nun aus Schönheitsrücksichten ein so großes Werk durchführen soll, von dem man nicht genau sagen kann, was es kostet — aber jedenfalls wird es sehr viel kosten, denn diese fünf Millionen, die mehr verlangt werden, sind nur der Anfang, das Andere kommt nach und Sie werden es bewilligen müssen — so muß ich sagen, ist dieses Risico gegenüber dem Schönheitssinn nicht äquivalent und ich kann daher heute für die Einwölbung nicht stimmen.

Ich will mich über diesen Punkt nicht weiter auslassen, weil ich weiß, daß eine große Anzahl von Herren sind, die dafür außerordentlich eingenommen sind.

Ich kann nach den Erfahrungen, die ich in den letzten 2 Monaten gemacht habe, nicht verschweigen, meine Herren, daß die Herren, welche am wenigsten praktisch gearbeitet haben, am meisten für die Einwölbung sind. Denn, daß das schön, daß es angenehm wäre, daß wir wunderbare Plätze bekämen, darüber ist gar kein Zweifel; aber für ein solches Werk, wo ich keine absolute Sicherheit habe, kann ich eine Verantwortung nicht übernehmen und ich sage es ganz offen, wenn meine Wähler mit meinen Worten nicht einverstanden wären, so müßten die Wähler die Consequenzen ziehen, die ja ganz klar sind, aber ich kann mit bestem Gewissen nicht anders sprechen, als ich gesprochen habe. Dabei will ich es bewenden lassen und Sie nur bitten, diese Angelegenheit genau in's Auge zu fassen und zu bestimmen, wie Sie glauben, daß es möglich ist.

Ich glaube nämlich, wenn man die Widerlager heute so stark macht, werden auch fünf Millionen nicht genügen. Ich gestehe offen, daß ich nicht genau gerechnet habe; das ist eine Sache, die viele Arbeit macht und ich sage offen, ich habe nicht die Zeit dazu gehabt, aber ich habe das Gefühl, daß man nicht auslangen wird und daß man mit diesen fünf Millionen nicht auslangt, ist eine klare Sache, wie ja auch von anderer Seite mitgetheilt wurde. Also, die fünf Millionen werden bedeutend überschritten werden, dann wird man die großen Brücken bauen und die Einwölbung einer späteren Zukunft überlassen.

Meine Herren! Ich bin auch Geschäftsmann, und zwar Geschäftsmann in der gewissen Richtung, wo ich mir bei größeren Anlehen oft berechnen muß, ist es gut, heute ein Capital zu investiren, welches ich durch lange Jahre brach liegen lassen muß. Meine Herren! Ich mache darauf aufmerksam, wie wir in Oesterreich angefangen haben, Bahnen zu bauen, da haben wir geglaubt — und so war es auch bei der Elisabeth-Westbahn — daß sie einen doppelgeleisigen Unterbau haben müssen. Wir haben Millionen hineingesteckt und Jahre lang brach liegen lassen, weil wir das zweite Geleise nicht gebraucht haben und noch heute ist in Salzburg eine große Strecke, wo das zweite Geleise nicht gelegt ist, so daß das Capital keine Zinsen gebracht hat. Hätte man eingeleisig gebaut und das Capital sich verzinsen lassen, so hätte man dann mit Leichtigkeit zwei, auch drei Geleise bauen können.

Von diesen Erwägungen ausgehend, halte ich es nicht für ganz rationell, wenn man heute ein Capital hineinsteckt in der Voraussetzung, daß man heute nicht einwölben wird, vielleicht erst in 30 oder 40 Jahren. Bis dahin hat sich das Capital, das da fruchtlos hineingesteckt würde, verdoppelt oder verdreifacht, und dann sind wir in der Lage, wenn wir die Sicherheit haben, daß nichts geschieht, die Einwölbung zu machen, wenn auch die Widerlager nicht zu Stande kommen.

Meine Herren! Ich schließe diesen Gegenstand, weil ich hier nicht eine große Discussion heraufbeschwören möchte. Ich will alle Details übergehen, allein ich habe als Vertreter von Wien es für meine Pflicht erachtet, hier zu sprechen, und ich habe zum ersten Male über diesen Gegenstand hier öffentlich gesprochen. Ich weiß, daß ich mir dadurch sehr viele Feinde schon gemacht habe und vielleicht noch machen werde. Zum Glück, wenn ich so sagen darf, mache ich mir nicht viel daraus (Bravo, rechts); aber es muß gesagt werden, und wenn man die Vortheile schildert, ist es Pflicht, eventuell auch auf die Gefahr aufmerksam zu machen, und diese Gefahr besteht für mich, ich sage das ganz offen, es ist das keine Sache, wo ich plötzlich Opposition machen will, und ich bemerke, daß ich unserem hochverehrten Herrn Baudirector ganz dasselbe gesagt habe, was ich hier sage.

Ich will keine Propaganda für meine Ideen machen, aber ich halte es für meine Pflicht, dies hier öffentlich zu sagen, und so schließe ich mit dem innigsten Wunsche, es mögen diese ganzen

Bauten zum Glück und Segen unserer Vaterstadt gereichen, und damit Freundschaft und Frieden einziehen, und dieser Friede und dieses echte Wiener Blut wieder entstehen, so entstehen, wie es war und immer sein soll. (Beifall und Händeklatschen rechts.)

Baudirector Berger: Meine Herren! Ich erlaube mir nur kurz einige aufklärende Bemerkungen zu dem eben Gehörten zu machen. Es ist angeführt worden, daß hinsichtlich der Einwölbung des Wienflusses jede Grundlage insofern fehlt, als man nicht im Stande sei, die Wassermengen zu bestimmen, welche bei Durchführung der Einwölbung maßgebend sind, und daß diesfalls unter den Fachleuten große Differenzen bestehen. Da muß ich aufmerksam machen, daß der Gemeinderath von Wien wiederholt Expertisen einberufen hat, die jedenfalls des besten Rufes in der Fachwelt sich erfreuen, und daß bei diesen Expertisen Differenzen in solchem Sinne nicht bestanden.

Es ist allerdings richtig, daß in früherer Zeit ein Ingenieur, welcher später als Experte fungirte, ein Vorproject entworfen hat, in welchem er höhere Ziffern entwickelte und wobei er aber damals selbst bemerkte, er habe hierdurch eine Wassercubatur erreicht, die selbst durch die bestehende Stubenthorbrücke nicht durch könnte. Nachdem diese Brücke bekanntlich $^1/_2$ Jahrtausend besteht und alle Wässer durchließ, so scheint mir diese Cubatur jedenfalls zu hoch gegriffen. Der erwähnte Ingenieur wollte den Beweis führen, daß man den Wienfluß einwölben kann, und er hat in dieser Richtung den ersten praktischen Vorschlag gemacht. Das war der einzige Fachmann, der höhere Ziffern anführte, aber in der Expertise sind diese Differenzen nicht mehr zu Tage getreten.

Eine Differenz besteht allerdings zwischen Bauamt und der Expertise, diese wurde aber in dem Sinne gelöst, daß das Stadtbauamt den Experten-Ziffern nicht weiter entgegengetreten ist, und zwar aus Gründen der Sicherheit für die Stadt. Die Expertise hat bekanntermaßen 600 Cubikmeter per Secunde Wassermasse berechnet, während das Bauamt auf der Basis von 400 Cubikmeter stand.

Wenn das Stadtbauamt eine weitere Opposition nicht macht und sich diesen ganz enormen Ziffern zugewandt hat, so liegt darin allein schon ein ganz außerordentlicher Sicherheitsgrad.

Bezüglich der Bemerkungen, die aus dem Gutachten des Stadtbauamtes citirt wurden, mache ich aufmerksam, daß das in einem Bericht vom Jahre 1882 steht, wo ein ganz anderes Project vorlag.

Dieses Project basirte, wie sich die Herren, die dem damaligen Gemeinderathe angehörten, noch erinnern werden, auf einer theilweisen Ableitung des Wienflusses in nordöstlicher Richtung; damals war die Einwölbung im heutigen Wiener Gemeindegebiete wirklich sehr reducirt, und wenn ich mich recht erinnere, auf 200 bis höchstens 300 Cubikmeter berechnet, und daß man damals beisetzen mußte, daß unter solchen Verhältnissen für die vollste Sicherheit vorgesorgt werden müsse, hat nichts Auffallendes und steht auch nicht im Widerspruche mit dem heutigen Referate, wo für 600 Cubikmeter Abfuhr ungefähr bei Gewölbsanlauf vorgesorgt ist und für 7—800 Cubikmeter, wenn das Profil mehr gefüllt ist, und wo außerdem Reservoirs angelegt werden. Der Standpunkt ist also heute ein ganz anderer und die Bemerkung von damals paßt in das heutige Project nicht ganz und ist also daraus ein Widerspruch nicht abzuleiten.

Es wurde hinsichtlich der Ausführung nach dem nun als Skizze vorliegenden Projecte aufmerksam gemacht, daß in diesem Falle unnöthige Millionen investirt wurden und namentlich bei diesem Projecte beabsichtigt ist, daß die Regulirung so gemacht werden soll, daß zu jeder beliebigen Zeit das Gewölbe hergestellt werden kann.

Gem.-Rath v. Stummer scheint nun der Meinung zu sein, daß wir beabsichtigen, die Widerlager sofort so stark zu machen, daß die Einwölbung ohneweiters möglich sei. Da besteht ein Irrthum; das beabsichtigen wir nicht; wir beabsichtigen die Widerlager nur so zu machen, daß sie zu jeder beliebigen Zeit so verstärkt werden können, daß dann die Einwölbung hergestellt werden kann.

Es ist das ein Gegensatz gegen das Regierungsproject, welches die Widerlager so machen wollte, daß man überhaupt nie mehr einwölben kann, und wenn sich der Gemeinderath einmal für die Einwölbung entscheiden würde, 11—12 Millionen investirtes Capital vernichtet werden müßten, um das Richtige zu machen. Das wollen wir aber nicht.

Es ist leider das Profil heute etwas abseits gestellt, aber aus dem Profile, welches neulich vom Herrn Referenten vorgeführt wurde, ersehen die Herren die schematische Darstellung des Profils. Es ist mit schwarzer Farbe dargestellt, das was wir heute machen wollen, und mit etwas lichterer Farbe, was man in späterer Zeit ausführen will, und wie in dritter Linie das Gewölbe eingefügt werden kann. Vielleicht in einer Kleinigkeit, ist der Herr Vorredner im Rechte, daß wir die Widerlager rückwärts abschrägen, um die richtige Drucklinie zu bekommen. Das müssen wir uns aber deshalb erlauben, weil, wenn seinerzeit im Wienflusse etwas besser gemacht werden soll, man rechnen muß, daß man dann die Bahn vor sich hat, welche im Betriebe steht, wo man an den Mauern nicht viel umändern und reconstruiren kann. Ich constatire nochmals, daß die verlangten 5 Millionen nicht dazu gehören, unnütz starke Widerlager zu schaffen, sondern die Widerlager so zu construiren, daß sie seinerzeit verstärkt werden können. Daß die Ziffer 15 Millionen übersteigt, hat seinen Grund darin, daß der Ueberschlag, wie er von der Regierung für die Widerlager aufgestellt wurde, ausreicht, wenn man bloß die Strecke der Stadtbahn in's Auge faßt und die übrige Strecke des Wienflusses, wo die Stadtbahn nicht oder nicht in unmittelbarer Nähe geht, ausläßt; das kann aber unmöglich geschehen, wo das Weichbild der Stadt jetzt bis zum Auhof hinaus reicht. Man kann nicht im alten Wien reguliren und im übrigen Theile den Zustand, wie er heute ist, belassen. Ich fühle mich verpflichtet, aufmerksam zu machen, daß wir mit den 15 Millionen absolut das Auskommen nicht finden können und würde mich einer Pflichtverletzung schuldig machen, wenn ich den Gemeinderath glauben ließe, man kann mit den 15 Millionen überhaupt den Wienfluß anständig reguliren ohne Einwölbung und ohne Verstärkung der Widerlager. In einigen Jahren käme die Enttäuschung, wir würden herantreten wegen der Bewilligung der Millionen und dadurch würden wir Vorwürfe mit Recht verdienen. Was die Ansicht betrifft, daß mit der Regulirung — wenn die Seitencanäle hergestellt werden — die sanitären Verhältnisse geordnet werden, so möchte ich mir doch die Bemerkung erlauben, daß in dieser Anschauung entschieden zu weit gegangen wird, man muß auch hier, wie ich neulich schon in einer kurzen Antwort auf die Ausführungen des Herrn Gem.-Rathes Djörup sagte, mit Nothausläßen arbeiten, man muß Nothausläße herstellen. Diese sind im Donaucanale weniger bedenklich, wo fließendes Wasser vorhanden ist, während wir das Wien-

flußbett zeitweise trocken haben; hier werden die sanitären Verhältnisse ungünstigere sein.

Ich erinnere, daß der oberste Sanitätsrath, als das Project der Wienfluß-Regulirung vorlag, wo die Einwölbung nur bis zur Tegetthoffbrücke gedacht war, nur mit großem Widerstreben seine Zustimmung ertheilt hat, daß der untere Theil des Wienflusses offen bleibe, obwohl damals wegen der Rückstau-Verhältnisse vom Donaucanale die Sache günstiger lag. Ich glaube also, daß eine wirklich entscheidend ausreichende Sanirung des Wienflusses mit der Herstellung von Seitencanälen nicht erzielt werden dürfte; übrigens werden darüber die Erfahrungen Auskunft geben. Ein absoluter Irrthum ist es aber anzunehmen, daß wir bei der Wienflußeinwölbung vorwiegend von Schönheits-Rücksichten bestimmt werden, ich glaube, für Schönheits-Rücksichten würden wir dem Gemeinderath nur eine geringe Ausgabe zumuthen können, es sind sanitäre Rücksichten, wohl auch Gründe des Verkehres, der Entwicklung und der Verbauung der Stadt. Wenn die Herren den Stadttheil, welcher an den Wienfluß anschließt, betrachten und denken, wie die Entwicklung stattfinden könnte, wenn der Wienfluß geschlossen wäre, brauche ich das wohl nicht weiter auszumalen. Sie haben eine eingeschnittene Furche durch die Stadt mit Uebergängen, die lästiger wäre als die Linienwälle zwischen Alt- und Neu-Wien. Er hat im Verhältniß mehr Durchbrüche gehabt, als der Wienfluß Uebergänge aufzuweisen hat.

Es ist hauptsächlich betont worden, daß man deshalb gegen die Wienflußeinwölbung sein müsse, weil nicht absolute Sicherheit besteht. Das ist bei allen großen Unternehmungen der Fall. Ich erinnere an die Donauregulirung, an die Hochquellenleitung. Nirgends war absolute Sicherheit, daß die Donauregulirung in allen Fällen entsprechen wird. Es war auch bei der Hochquellenleitung die absolute Sicherheit nicht vorhanden, daß wir die damals zugesicherte Eimerzahl Wasser bekommen, aber man ist nicht zurückgeschreckt von der Unternehmung, weil man gewußt hat, daß man eine gute That thue. Ich glaube auch, daß man vor der Durchführung, vor der wir jetzt stehen, deshalb nicht zurückschrecken solle, weil man ein Vorbild nicht hat, weil eine ähnliche Ausführung bisher nicht gemacht ist. Wir österreichischen Techniker haben schon schwierigere Aufgaben gelöst, die nicht einfach copirt werden konnten, und die Herren dürfen erwarten, daß auch diese Aufgabe von den hiesigen Technikern richtig durchgeführt werden wird. (Lebhafter Beifall.)

Gem.-Rath Dr. Linke (gegen): Sehr geehrte Herren! Wenn ich von der finanziellen Frage absehe, muß ich die westlichen Bezirke beglückwünschen zu der Fluth von Eisenbahnen, die ihnen beschieden ist. Wien wird wirklich eine Weltstadt werden, welche auf der ihr zugewiesenen Fläche — mit Ausnahme von London, welche mit 228 Kilometer Länge vorausgeht — eine Eisenbahnkilometerlänge von 168·65 Kilometer aufweisen wird. Wien wird eine relative Eisenbahndichte von 0·95 Kilometer auf einen Quadratkilometer haben, während in London 0·92 Kilometer auf 1 Quadratkilometer kommen, daher es London sogar übertrifft. Es wird von Interesse sein zu vernehmen, daß Wien die dritte Stadt der Welt wird, was die relative Eisenbahnkilometerlänge anbelangt.

Denn es kommen auf 1 Quadratkilometer Fläche:

a) in New-York . . . . 1·73 Kilometer Eisenbahnen.
b) in Berlin . . . . . 1·59 „ „
c) in Wien . . . . . 0·95 „ „
d) in London . . . . . 0·92 „ „

Also Wien wird hiernach die dritte Stadt der Welt, obwohl es die relativ schütterste Bevölkerung, 8076 Einwohner auf 1 Quadratkilometer gegenüber dem meistbevölkertsten Metropole, Paris mit 39.121 Einwohner auf 1 Quadratkilometer hat.

Wenn ich nun die Gelegenheit benütze, hier diese exponirten Pläne der Weltstädte in Parallele zu ziehen mit der Groß-Commune, so kann ich mich der Ansicht nicht anschließen, daß die Stadtbahnen, welche andere Städte aufzuweisen haben, fehlerhaft sind. Im Gegentheile bin ich veranlaßt, diese Parallele als den Ausgangspunkt für meinen Antrag zu benützen. Gestatten Sie mir, meine Herren, hier zu verweisen (tritt zur Tafel). In London sehen Sie hier eine Linie. Die Gürtelbahn, die Metropolitan Railway, die war der Anfangspunkt, von welchem aus die anderen Bahnen erst später beschaffen wurden; diese Ringbahn hat einen Umfang von 22·12 Kilometer. Ebenso war es in Paris, wo im Jahre 1850 aus Anlaß der Einverleibung der Vororte Napoleon III. beziehungsweise der Seine-Präfect Haußmann es nothwendig gefunden hat, den Vororten, welche einbezogen worden sind, eine Entschädigung für den Verlust der Autonomie dadurch zu gewähren, daß die Vororte durch die chemin de fer de ceinture, welche 37 Kilometer lang ist, miteinander in innige Verbindung gebracht worden sind. Er hat in ähnlicher Weise ein Versprechen gegeben, wie es unseren Vororten von Seite des Herrn Statthalters gegeben worden ist. Er hat es auch buchstäblich ausgeführt.

Wenn auch an der chemin de fer de ceinture der Mangel ausgestellt wird, daß die Entfernungen von dem Centrum der Stadt bis zur Peripherie zu groß sind, so muß man doch berücksichtigen, daß die Hauptbahnen tief in die Stadt einschneiden, so daß z. B. gerade der wichtigste Bahnhof Saint Lazar nur etwa 600 Meter vom Centrum der Stadt entfernt ist. Die Entfernungen von den anderen Bahnhöfen Mont Parnaß, Orléans, Lyon, West-Ost-Bahn, betragen 1, höchstens $1\frac{1}{2}$ Kilometer von dem Centrum der Stadt, von der City.

Auch in Berlin war die erste Forderung die Ringbahn, welche in dem Umfange von $37\frac{1}{2}$ Kilometer im Jahre 1872 vollendet wurde. Erst 10 Jahre später wurde die Stadtbahn geschaffen, welche in einer Diagonale die Ringbahn durchschneidet. Alle die Ringbahnen dieser drei Weltstädte sind derart angelegt, daß sämmtliche Stadtbezirke der Metropole vollkommen in der Peripherie eingeschlossen werden. Wenn man einwendet, daß die Metropolitan Railway in London eine viel zu enge Peripherie hat, so ist das nicht richtig, denn es ist nicht bloß die City und Westmünster, sondern ganz Westend und Ostend eingeschlossen, also noch viel, auch noch andere Gemeinden, mehr, als es vielleicht nothwendig gewesen wäre. Zudem sind die Londoner Verkehrsverhältnisse ganz andere, als die in Wien, Paris und Berlin. Man muß berücksichtigen, daß die innere Stadt, die City, fast gar nicht bewohnt ist, denn in der City sind 6493 Häuser, davon sind 4000 ganz unbewohnt, weil dieselben meist nur als Geschäftslocale und Magazine benutzt werden, und die Geschäftsleute sind bemüssigt, sich in die Stadt zu begeben, um dort ihren Beruf zu versehen. Dieselben haben es also weniger nothwendig, die Peripherielinien zu benützen, als die Radialbahnen. Nun sind aber die Radialbahnen in so ausgezeichneter Weise ausgebildet, daß keine Stadt der Welt derartige Radialbahnen aufzuweisen in der Lage ist. Es sind dazu die Haupt- und die Localbahnen verwendet. Zudem sind — und ich muß es hier constatiren — auf diesem Plane nicht alle Bahnen gekennzeichnet. Es sind diese verschiedenen Radialbahnen mit einer

solchen Unzahl von Verbindungslinien verbunden, daß Schlinge auf Schlinge sich schließt, und ist eine Unzahl von Ringbahnen vorhanden, welche das ganze Verkehrsnetz ergänzen. Es hat also wirklich London das vorzüglichste Eisenbahnnetz aufzuweisen, und ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich sage, daß dasselbe auch der Anlage der Ringbahn in Berlin zu Grunde gelegt worden ist. Was die Entfernungen vom Centrum der Stadt anbelangt, so sind diese in London nicht zu groß. Denn die Entfernung von der Mitte bis zur Peripherie beträgt in London $1^1/_2$ höchstens 2 Kilometer. Ebenso ist auch in Paris die Distanz nicht so groß, wie ich schon bemerkt habe. In Berlin beträgt die Entfernung vom Centrum gegen Norden 3 Kilometer, gegen Süden allerdings 5 Kilometer.

Ich muß noch einmal constatiren, daß in allen diesen Weltstädten sämmtliche Stadtbezirke in die Peripherie eingeschlossen worden sind. Wenn wir nun das Project nach dem Regierungsprogramm für Groß-Wien mit den anderen Städten vergleichen, so finden wir ganz auffällige Unterschiede. Dieses schwarze Band kennzeichnet die Trace, die ich wünsche. Von dieser bitte ich also einstweilen abzusehen. Aber von da angefangen ist der östliche und südliche Theil von Groß-Wien aus dem Verkehrsnetze ausgeschlossen! Die blauen Streifen sind die bestehenden Hauptbahnen, welche eben für den Stadtverkehr gar nicht geeignet sind. Die Peripherie, zu welcher insbesondere die Gürtelstraße geeignet wäre, ist nur theilweise zu Eisenbahnen verwendet, von Heiligenstadt an zur Westbahn und dann zur Südbahn; dort nimmt sie ihr Ende. Und doch wurde mit Allerhöchster Entschließung vom 28. Juni 1861 die Gürtelstraße bestimmt, und zwar sowohl hinsichtlich des Umfanges, als der Profile und der einzelnen Bestandtheile derselben, und es wurde in der ganzen Peripherie der Gürtelstraße auch die Trace für die zukünftige Gürteleisenbahn festgestellt, und zwar nicht bloß bis zum Südbahnhofe, sondern in weiterer Fortsetzung bei der St. Marxer-Linie vorüber bis zum Donaucanale. Ich muß auch bemerken, daß vielleicht in allen anderen Bezirken das Terrain für die Gürtelstraße jetzt schon zum großen Theile verbaut ist, nur bei uns im XI. Bezirke sind die Dimensionen vollkommen intact, so daß gar kein Grund vorhanden ist, das was die Regierung damals bestimmt hat, heute fallen zu lassen und zwar umsoweniger, als Se. Excellenz der Herr Statthalter den einverleibten Vororten gleichsam als Entschädigung für die Verluste der Autonomie die Anlage einer Stadtbahn versprochen hat. Was er den einverleibten Vororten überhaupt versprochen hat, glaube ich, kann mit Recht auch der XI. Bezirk auf sich beziehen.

Es sind in Folge dieses Projectes der Gürtelstraße hierauf auch verschiedenartige Projecte von Gürteleisenbahnen verfaßt worden. Darunter muß noch insbesondere hervorgehoben werden, das Project der Wiener Metropolitan-Central-Peripheriebahn von Leinwather und Consorten (im Jahre 1882), welches Project die Gürtelbahn vollständig darstellt und dieses Project — entschuldigen Sie, meine Herren, ich bin Laie, aber ich muß das gestehen — findet meinen vollkommenen Beifall und zwar aus dem Grunde, weil dasselbe sämmtlichen Bezirken Gerechtigkeit widerfahren läßt, und zweitens aber auch aus dem Grunde, weil es die meisten Radiallinien in's Centrum der Stadt entsendet, und dann auch, weil es in der Anlage der verschiedenartigen Eisentracen sehr sparsam ist, gar keine Parallelbahn herstellt, wie es hier auf dem Plane zu sehen ist, und endlich weil es verhältnißmäßig viel weniger kostet.

Nach dem Regierungsprogramme nehmen die hier dargestellten Linien eine Länge von 79·90 Kilometer ein und beträgt die Kostensumme auch selbst bezüglich jener Linien, wo der Kostenbetrag nicht eingesetzt ist, 87,815.000 fl.; dagegen werden nach dem Projecte Leinwather bloß 68.147 Kilometer verbaut und kostet die Ausführung bloß 54,350.000 fl.

Dem Programm der hohen Regierung, welches uns heute vorliegt, liegt offenbar das Project von James Bunzen und Josef Fogerty zu Grunde und wurde dasselbe insbesondere deshalb zu Grunde gelegt, weil dasselbe die Concession bereits erlangt hat. Das Stadtbauamt hat an dem Projecte von Fogerty & Consorten nur eine einzige Variante vorgenommen, welche auch im jetzigen Programm vorkommt, indem es innere Ringlinien eingefügt hat. Nach dem Projecte von Fogerty nimmt die Gürtellinie gleichfalls bei der Südbahn ihr Ende. Ich kann es den Engländern nicht verargen, daß sie die Gürtellinie nicht vollständig ausgeführt haben, denn die haben ganz andere Rücksichten zu beobachten gehabt als sie der Regierung obliegen; und dann haben sie, was wohl zu entschuldigen ist, die volkswirthschaftlichen Verhältnisse gewiß nicht so gekannt. Aber daß die hohe Regierung nicht mit gleicher Sorgfalt die östlichen Bezirke, nämlich den X., den XI. und den III. Bezirk berücksichtigt hat, wie die anderen, daß es der hohen Regierung ganz fremd und unbekannt sein sollte, daß sich im X., XI. und III. Bezirke (namentlich gegen die Gürtellinie) sehr bedeutende Industrie befindet, das ist befremdend.

Es sind aber noch eine ganze Menge anderer Gründe, welche mich dazu bestimmen, heute den letzten Nothanker auszuwerfen, um für unseren Bezirk aufzutreten. Meine Herren! Das ist keine Bezirksmeierei, die ich hier treibe: Jeder von Ihnen, wenn er Vertreter dieses Bezirkes wäre, hätte die gleiche Pflicht, dafür einzutreten. Es sind mindestens 10 Jahre, daß ich mich bemühe, die Mängel unseres Verkehres darzulegen, und es ist ein eigener Fluch, der auf unserem Bezirke lastet, daß wir von lauter Eisenbahndämmen wie eine Festung eingeschlossen werden, keine Haltestellen haben und aus unserem Bezirke gar nicht herauskommen können. Nun sind aber die Entfernungen von unserem Bezirke in die Stadt und in die westlichen Vororte viel größer als in diesen untereinander und zur Stadt, weil dieselben ein geschlossenes Ganze bilden und überhaupt der Stadt näher liegen. Der XI. Bezirk ist aber ganz isolirt und hat gar keinen Verkehr.

Wir haben da den Hochbau der Wien-Aspangbahn, von dem ich heute in meiner Interpellation bemerkt habe, daß er für uns ein großes Aergerniß ist, weil er uns vollkommen einschließt, wie eine Festung. Wenn man die Aufgabe stellen würde, uns so zu umgürten, daß wir nicht ein- und nicht auskönnen, so könnte sie nicht genialer ausgeführt werden, als es jetzt der Fall ist. Denn an die Aspangbahn schließt sich der Wiener-Neustädter Canal, so zwar, daß diese Bahn weder eine Unterfahrung, noch eine Ueberfahrung gestattet. Dasselbe ist bei der Staatsbahn (nördliche Linie) der Fall, dann kommt die Viehschleppbahn, und so sind wir nach allen Richtungen umrungen und eingeschlossen, können nicht heraus.

Meine Herren! Gewiß verlangt die Gerechtigkeit an sich schon, daß man sich einmal dieses Bezirkes erbarmt, damit er Gelegenheit habe, sich in volkswirthschaftlicher Hinsicht zu entwickeln und städtisch zu entfalten. Bedenken Sie, meine Herren, ein Bezirk, welcher der Großcommune Wien das größte Vermögen gebracht hat, der auch gleichmäßig zu allen Zahlungen herangezogen wird, wird jetzt bei

den Verkehrsanlagen geradeso behandelt, als ob er gar nicht existiren würde. Das streitet schon an sich gegen jede Gerechtigkeit.

Es sind aber noch andere Gründe, welche mich dazu bestimmen. Das Erste sind die Verkehrsbeziehungen mit dem X. Bezirke, insbesondere was die Industrie anbelangt. Wenn das Programm dieser Eisenbahntrace, wie es hier projectirt wird, ausgeführt wird, mit gänzlicher Vernachlässigung unseres Bezirkes, dann sind wir mehr geschädigt, als wenn gar nichts geschehen wäre. Denn dann drängt sich alle Industrie in die westlichen Bezirke und wir, bei denen das Terrain am allergünstigsten für die Anlage von Fabriken ist, werden ganz und gar verlassen und verwaist sein. Wir haben ohnedem keine landschaftlichen Reize, keine Gelegenheit zu Cottages u. dgl., nur die einzige Möglichkeit haben wir, daß bei uns industrielle Etablissements gebaut werden; wenn Sie uns auch diese Möglichkeit noch entziehen dadurch, daß Sie uns von jedem Verkehr ausschließen, dann sind wir geliefert und können nach Amerika auswandern.

Es ist noch ein anderer Grund, den ich vorbringen muß, nämlich die Approvisionirung. An der St. Marxerlinie befindet sich der Centralviehhof, welcher wie bekannt, nicht bloß zum Schlachten des Viehes dient, sondern hauptsächlich auch als Markt benützt wird.

Von diesem Central-Viehmarkte wurde das Vieh (Rinder, Schafe und Schweine) bei hellem Tage durch Simmering längs des Linienwalles nach Gumpendorf in das dortige Schlachthaus getrieben! Das ist ein solcher Zustand, der wohl nicht geduldet werden kann und auf den man bei der Anlage einer Eisenbahn auch Rücksicht nehmen sollte. Daß alle die Artikel, die für die Approvisionirung der Großcommune nothwendig sind, mittelst Eisenbahn befördert werden, ist selbstverständlich.

Man hat eine Bahn errichtet, um das Vieh nach dem Central-Viehhofe zu führen, die Viehschleppbahn und so ist es auch nothwendig, das Schlachthaus in Gumpendorf damit zu verbinden.

Ich habe in meinem Antrage, den ich mir erlaubte, den Herren Gemeinderäthen zuzusenden, ohnehin unsere Verkehrs-Misère gründlich dargestellt, und will nur bemerken, daß wir ja für die Herstellung der projectirten Verkehrsanlagen ganz gehörig beitragen müssen. Ich habe mich der Mühe unterzogen, diesen Beitrag auszurechnen. Jeder von uns hat in dreifacher Beziehung zu zahlen: 1. als österreichischer Staatsbürger 3 fl. 78 kr. per Kopf, 2. als Niederösterreicher 4 fl. 64 kr. und 3. als Großwiener 20 fl. 90 kr. (Hört!) Also dieser dreifache Beitrag macht per Kopf 29 fl. 32 kr. Wenn man erwägt, daß der XI. Bezirk 28.798 Einwohner hat, so beträgt dies an sich schon ein Kapital von 844.357 fl. 36 kr. Wenn wir also einen so enormen Beitrag zu den Verkehrsanlagen zahlen müssen, dann sind wir auch berechtigt, etwas davon zu haben.

Diese Trace, welche ich mir zu kennzeichnen erlaubte, mißt nur 6·75 Kilometer und kann bei der Aspangbahn fortgesetzt werden, um längs der St. Marxer Linie bis zum Donaucanale und längs desselben bis zur Hauptzollamtsbahn im Anschlusse an die Verbindungsbahn zu ziehen. Es sind also nur 6·75 Kilometer und die können wir wohl noch auf uns nehmen.

Ich habe mir bezüglich meines Antrages viele Mühe gegeben, und es hat auch der Stadtrath zu meiner Freude endlich den Beschluß gefaßt, daß dieser Antrag unterstützt werde, indem beschlossen wurde, diese Strecke von der Südbahn längs der St. Marxer Linie und dann am Donaucanal bis zur Verbindungsbahn fortzusetzen; es wird auch möglich sein, dieses Stück herzustellen, ohne daß daraus bedeutende Kosten erwachsen, abgesehen davon, daß dieses Stück an sich unbedeutend ist.

Wenn Sie sich, meine Herren, die Verkehrsanlagen hier ansehen, so erblicken Sie ohnedem eine Menge Parallelbahnen, welche gar nicht nothwendig sind und wahrscheinlich alle gar nicht zur Ausführung kommen werden. Sie haben hier längs des Donaucanales zwei Tracen nebeneinander, wovon die eine — ich weiß nicht — unter oder über der anderen gehen wird, welche aber beide nicht nothwendig sind. Ein ähnliches Bewandtniß findet sich in der Donaustadt, wo auch zwei Bahnen nebeneinander gehen.

Ich habe hier zusammengestellt die Zahl der Kilometer, welche erspart werden kann: a) bei der Gürtellinie von Heiligenstadt bis zum Südbahnhofe, welche nicht $15^3/_{10}$, sondern bloß 9 Kilometer mißt. Bei den Parallellinien sind ebenfalls Ersparnisse zu erzielen, und zwar b) bei der Donaucanallinie $3^1/_2$ Kilometer, c) bei der Fortsetzung der Hauptbahn neben dem Nordgürtel 2 Kilometer, d) bei der Donaustadtbahn 3 Kilometer, e) bei der Westgürtelbahn neben der Wienthalbahn 1 Kilometer, zusammen 15 Kilometer.

Ich bitte also, nehmen Sie sich unseres Bezirkes an und nehmen Sie den Antrag des Stadtrathes betreffend Herstellung einer Linie, ausgehend von einem Punkt der Südbahn bei Matzleinsdorf oder Meidling durch den X. und XI. Bezirk, den Bezirkstheil Erdberg des III. Bezirkes zum Anschlusse an die Donaucanallinie an. (Beifall.)

Gem.-Rath Robert Geitler: Ich habe den Ausführungen des Herrn Vorredners zugehört und kann mir nicht verhehlen, daß er sehr viel Richtiges vorgebracht hat und daß die Wünsche, die er als Vertreter des XI. Bezirkes vorgebracht hat, gerechtfertigt sind, ich glaube aber, den Herrn Redner beruhigen zu können, da gerade der Bezirk, welchen er vertritt, eine bedeutende Zukunft hat. Wenn nämlich der Wiener Donaucanal, wie es ja die Regierung projectirt, zu einem Winterhafen umgewandelt werden wird, so bin ich überzeugt, daß kein Bezirk mehr von dieser Umwandlung in einen Winterhafen gewinnen werde, als gerade der XI. Bezirk, ich glaube nämlich, daß nirgends anders als gegen den XI. Bezirk das eigentliche Groß der Schiffe sich etabliren wird und daß dort die Schiffe überwintern werden. Selbstverständlich werden Magazinsbauten, Werften u. s. w. dort entstehen; dort, wo ein Winterhafen ist, werden auch Geleise von den Ufern des Winterhafens zu den Bahnen angelegt werden, und ist das ebenso selbstverständlich, wie das früher Gesagte. Außerdem wird sich, wie der Herr Vorredner gesagt hat, an die Bahnen, die den XI. Bezirk geniren, der Anschluß an die zukünftige Localbahn in dieser Gegend herausbilden. Wenn die Herren die Situation ansehen, so sind in der nächsten Nähe des XI. Bezirkes die Geleise der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, es durchkreuzen den XI. Bezirk die Geleise der Bahn von Kaiser-Ebersdorf, und ist es sicher, daß von Kaiser-Ebersdorf aufwärts — bis Kaiser-Ebersdorf liegt schon das Geleise — sich die Geleise mit den bereits bestehenden Bahnen des III. Bezirkes bald werden vereinigen.

Ich möchte, bevor ich auf meine weiteren Ausführungen komme, auch noch dasjenige streifen, was der letzte Redner, Herr Gem.-Rath Stummer hinsichtlich der Wienfluß-Einwölbung gesagt hat. Auch ich und mit mir ein Theil derjenigen Herren, welche sowohl dem früheren als jetzigen Gemeinderathe angehören, haben damals, als das Project der Wienfluß-Ueberwölbung im

Gemeinderathe hier besprochen wurde, gegen dasselbe Stellung genommen, gegen dasselbe gesprochen und gestimmt. Wir aber, die wir dem technischen Stande nicht angehören, haben dies größtentheils aus ökonomischen Gründen gethan und wir haben gemeint, daß die Kosten der Ueberwölbung unserer Ansicht nach ein nicht productiv angelegtes Capital seien. Ich werde auf die Sache nicht weiter eingehen, ich werde mir aber erlauben, wenn der Punkt II 1 der Anträge des Stadtrathes zur Abstimmung kommen wird, zu beantragen, daß über diesen Punkt 1 getrennt abgestimmt werde, und zwar über jenen Theil „von Anfang an bis längstens 1890 zu leisten sind" und den zweiten Theil „und für die Wienfluß-Regulirung auch die Verzinsung bis zu 2 Millionen". Das werde ich mir gelegentlich der Abstimmung über die Stadtraths-Anträge zu beantragen erlauben.

Gestatten Sie, meine Herren, daß ich nun auf die Ausführungen des ersten Redners in dieser Debatte, des Gem.-Rathes Dr. Lueger, zurückkomme. Der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger hat in der letzten Sitzung damit begonnen, daß er meinen Gesinnungsgenossen den Vorwurf gemacht hat, daß wir nur deshalb gegen die Einsetzung einer Commission zur Berathung der Stadtrathsanträge gestimmt haben, weil wir in dieser Richtung dem Gebote der Presse — „das Adjectiv, das er außerdem noch gebraucht hat, möchte ich aus Anstandsrücksichten lieber unterdrücken" — dem Gebot dieser Presse wie immer auch diesmal, gefolgt haben. (Rufe links: Ganz richtig!) Das ist nicht richtig. Ich möchte bei dieser Gelegenheit fragen, ob es denn logisch ist, daß man immer sagt, die Presse, die Tagespresse, die freisinnige Presse sei von den Capitalisten, von uns, unseren Freunden subventionirt, sie hänge von uns ab, und wenn man im nächsten Athem dann sagt: wir folgen den Befehlen dieser Presse. Ich glaube, es ist noch nicht vorgekommen, daß, wenn man Jemanden zahlt, von ihm so abhängig ist, wie die Herren immer sagen. Ich möchte hier bei dieser Gelegenheit, das was in dieser Richtung gesagt worden ist, nicht zurückweisen, sondern ad absurdum führen, es ist unmöglich, unrichtig und unlogisch. Was speciell den Vorwurf Dr. Lueger's anbelangt, wir hätten in diesem Falle nicht für die Einsetzung einer Commission gestimmt, so muß ich mir doch erlauben, meinen Standpunkt in dieser Frage ein wenig zu kennzeichnen. Ich glaube, daß die Einsetzung einer Commission des Gemeinderathes vielleicht in dem Augenblicke richtig gewesen wäre, als uns der Stadtrath die Anträge zugesendet hat, denn nach der Geschäftsordnung des Gemeinderathes kann der Gemeinderath auch dann eine Commission einsetzen, wenn die Anträge des Stadtrathes auf der Tagesordnung sind. In dem Momente also, als uns der Stadtrath die Anträge zukommen ließ, es war am 17. December 1891, wäre es Zeit gewesen, im Gemeinderathe die Wahl einer Commission aus dem Gemeinderathe vorzunehmen, es wäre dann sowohl der Commission, als dem Stadtrathe möglich gewesen, wenigstens jene Zeit zu benützen, die wir hier zur Berathung in der Vollversammlung nicht erübrigen konnten. Das ist aber nicht der Fall gewesen. Die Stadtraths-Anträge kamen am 5. Jänner d. J. hier zur Verhandlung und da, glaube ich, wäre nicht mehr der richtige Moment gewesen, um die Angelegenheit einer aus dem Gemeinderathe zu wählenden Commission zu übertragen, denn wir hätten eigentlich dann, wenn der Berichterstatter gesprochen haben würde, nicht sagen können, wir beantragen die Wahl einer Commission. Die Herren hätten vielleicht angenommen, vielleicht auch nicht. Wenn wir es beantragt hätten, dann wäre eine Commission gewählt worden, der Vorhang wäre gefallen, die Bevölkerung hätte gesagt: Jetzt weiß die Gemeinde in einer so wichtigen Angelegenheit, die seit Monaten die Bevölkerung von ganz Wien beschäftigt, gar nichts Anderes zu thun, als eine Commission zu wählen. Ich bitte doch zu bedenken, daß es 3 oder 4 Monate sind — ich glaube, es sind vier Monate — seit die Verhandlungen in der Enquête bei der Regierung bekannt gegeben worden sind. Seit dieser Zeit hat sich die öffentliche Meinung, haben sich die Fachvereine, haben sich Parteiversammlungen, haben sich alle möglichen Corporationen der Besprechung dieser Frage gewidmet, und es wäre doch eigentlich sonderbar, wenn sich erst am 5. Jänner d. J. die Mitglieder des Gemeinderathes eine Idee von dem hätten bilden sollen, was in dieser Frage zu machen ist. Ich glaube sonach, daß es ganz richtig war, daß der Gemeinderath am Dienstag beschlossen hat, sofort in die meritorische Behandlung der Vorlage einzutreten, in die meritorische Berathung hier im Hause, wo es ohnedies Jedem von uns und allen Collegen freigestellt sein wird, seine Wünsche auszusprechen. Und am allernothwendigsten war es, daß die Bevölkerung davon Kenntniß bekäme, daß wir uns sofort, wie die Sache in den Gemeinderath kam, mit derselben ernstlich und meritorisch befaßten, weil, wie der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger leider mit Recht gesagt hat, die Bevölkerung außerordentlich leidet durch die Arbeitslosigkeit und durch die nicht zu leugnende außerordentliche Theuerung der Lebensmittelpreise. Nun glaube ich aber nicht, daß man auch diese Theuerung der Lebensmittelpreise und diesen Mangel an Arbeit, das Elend der Bevölkerung uns wieder in die Schuhe wird schieben können. An diesen verschiedenen Mißständen ist alles Andere schuld, nur nicht die Partei, der ich angehöre, und der der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger in der letzten Sitzung den Vorwurf wieder zugeschleudert hat, daß sie es sei, die an der Vertheuerung der Lebensmittelpreise mit Schuld trage. Hat der verehrte Herr Gem.-Rath Dr. Lueger ganz vergessen, welches eigentlich die Gründe der Theuerung der Lebensmittelpreise sind? Hat er vergessen an die schlechte Ernte, die wir gehabt haben und die die Frucht- und Mehlpreise auf eine außerordentliche Höhe getrieben hat? Hat er vergessen, daß die Krankheit der Rebe die Weinpreise in die Höhe getrieben hat? Hat er, was den Nothstand der Bevölkerung betrifft, noch außerdem vergessen, daß das letzte Baujahr vollkommen verloren ging und nicht durch unsere Schuld? Es waren mit Schuld daran die vielleicht sehr gut gedachten, aber gewiß nicht sehr praktischen Petitionen an die beiden Häuser des Reichsrathes und an die Regierung wegen der Steuerbefreiungen. Infolge dieser Petitionen ist das ganze vergangene Baujahr verflossen und die Leute haben nicht gebaut, weil sie gedacht haben, daß sie im heurigen Jahre große Steuerbefreiungen erhalten werden. Die Noth in der Bevölkerung ist also sehr groß, die Lebensmittelpreise steigen fort und fort, und außer den von mir angeführten Gründen ist vielleicht auch der Umstand Ursache, daß die Meisten Derjenigen, die sich mit dem Verkaufe von Lebensmitteln befassen, alles Mögliche benützt haben, um die Preise in die Höhe zu schrauben (Sehr richtig! rechts). Aber dasjenige, was sie durch die Aufhebung der Verzehrungssteuer im Sacke behalten, im eigenen behalten und nicht der Bevölkerung zu Gute kommen lassen, das ist auch mit ein Grund, daß die Preise der Lebensmittel in so exorbitanter Weise gestiegen sind, und dafür kann Niemand etwas.

Wenn wir nun, meine Herren, in einem etwas rascheren Tempo die Vorlagen der Regierung, beziehungsweise die Anträge des Stadtrathes behandeln, so geschieht es darum, weil wir ein

offenes Auge für die unglückliche Lage unserer Mitbürger haben, weil wir sehen, daß rasch geholfen werden muß, und weil wir meinen, daß der Gemeinderath der Stadt Wien nicht nur die Pflicht hat, die ernste Pflicht, einen ordentlichen Haushalt zu führen, sondern weil wir glauben, daß der Gemeinderath der Stadt Wien auch der Vater dieser Stadt ist, und weil wir glauben, daß er für seine Kinder vor allem Anderen zu sorgen hat, dafür zu sorgen, daß dieselben Brot bekommen und daß sie durch die Arbeiten die wir nunmehr im Einvernehmen mit dem Reiche und dem Lande Niederösterreich projectiren, Brot bekommen werden. Das ist zweifellos und ich vergönne es den neuen an uns gekommenen Gemeinden und Bezirken, daß sie wahrscheinlich diejenigen sein werden, die zu allererst die Früchte dieser Arbeiten genießen werden. Nicht nur dann werden sie die Früchte der Arbeiten genießen, sondern schon jetzt während der Zeit, wo die Arbeiten gemacht werden; denn an der Peripherie der früheren Stadt Wien und an der Peripherie der neuen Stadt Wien werden jedenfalls die ersten größeren Bauten, die Bauten im größeren Stile beginnen und es werden dann diejenigen Mitbürger, die draußen wohnen, jedenfalls früher die Früchte genießen als wir in den alten Gemeinden. Aber, wie gesagt, ich vergönne den Herren dies aus vollem Herzen, denn auch ich bin überzeugt, daß es so manche Gemeinde geben wird, in welchen die Lasten, die sie durch die Einbeziehung nach Wien bekommen, etwas größer sein werden als jene Lasten, die sie früher getragen haben. Das werden die Steuerbogen erweisen und ich glaube, es ist ganz richtig, so manche Gemeinde wird höhere Steuern zu zahlen haben wie früher, sie werden aber über den Uebergang dadurch leichter hinauskommen, weil sie eben jetzt vor allem Anderen die Früchte der Verkehrsarbeiten bekommen werden und später, wenn einmal die Stadtbahn fertig sein wird, sind sie in einem Niveau mit dem alten Gemeindegebiet von Wien. Der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger hat gemeint, daß wir viel zu connivent gegen die Regierung seien, und daß wir aus Connivenz gegen die Regierung viel rascher arbeiten, daß die Regierung dränge, weil sie uns — er hat das Wort „übervortheilt" nicht ausgesprochen — aber er hat gemeint, die Regierung wolle aus der Stadt Wien, beziehungsweise aus der Betheiligung der Stadt Wien besondere Vortheile ziehen. Das ist nicht richtig, aber zur Beruhigung des Dr. Lueger möchte ich doch sagen, auch wir sind der Ansicht, auch wir wissen, daß es nicht Sache der Gemeinde ist, die Bahnen zu bauen; auch wir wissen, daß die Regulirung des Donaucanals, beziehungsweise die Umwandlung desselben in einen Schiffahrtscanal und einen Winterhafen auch nicht Sache der Stadt Wien ist, aber andererseits wissen wir, daß die Regulirung des Wienflusses wieder nicht Sache des Staates ist, und ich glaube, daß der Staat auch nicht dazu verhalten werden könnte, theilzunehmen an den Auslagen für die Erbauung der Sammelcanäle; das, was jetzt gemacht wird, ist eben ein Compromiß, ein Compromiß, welches wir Alle begrüßen können. Und wenn wir bedenken, daß wir 20 Jahre gesprochen, geschrieben, debattirt und petitionirt haben, um die Stadtbahn zu bekommen und daß wir sie doch nicht bekommen haben, so sehen wir, daß wir aus eigenen Mitteln, durch unsere eigene Initiative nicht dazu haben kommen können und sind froh, daß wir endlich so weit gekommen sind.

Ich möchte aber, was den Wiener Donaucanal anbelangt, noch etwas Anderes anführen. Der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger hat gemeint, die vom Stadtrathe beantragte Regulirung des Donaucanales werde nur deswegen gemacht, um dadurch zu beweisen, daß die erste Donauregulirung mißlungen sei, und weil man sich auf das Werk, welches wir an der großen Donau geschaffen haben, nicht mehr verlassen könne, daß dort kein Platz für verschiedene Anlagen sei u. s. w. Das ist nicht richtig; und ich kann Sie versichern, und in dieser Beziehung glaube ich ein klein wenig darauf rechnen zu können, daß auch Sie, meine Herren, von der anderen (linken) Seite mir Glauben schenken, denn ich habe einen Theil meines Lebens an der Donau zugebracht. Wer die Verhältnisse der Schiffahrt auf der Donau nächst Wien so lange beobachtet hat wie ich, kann mit gutem Gewissen sagen: Die Donauregulirung bei Wien hat nicht nur die Stadt Wien, darauf werde ich noch zurückkommen, sondern auch den Verkehr, die Schiffahrt auf der Donau außerordentlich gehoben. Zum Beweise dafür möchte ich die Herren bitten, die Jahrbücher der Stadt Wien nachzulesen, die statistischen Ausweise nachzulesen, und Sie werden finden, daß die Mengen von Getreide und anderen Rohwaaren, die vor der Donauregulirung in unsere Stadt gekommen sind in gar keinem Vergleiche gestiegen sind bis zu jener Zeit, wo die Regulirung der Donau perfect war. Die Lagerhäuser, die die Stadt Wien, die Donaudampfschiffahrtsgesellschaft, die Unionbank am Donaustrome errichtet haben, bergen Massen von Gütern, die wir nicht nach Wien hätten bringen können, bevor wir nicht einen sicheren Platz hatten — und der war damals nicht da — für die Anlage von solchen Magazinen.

Was die Stadt Wien anbelangt, so bitte ich doch nicht zu vergessen, daß dieselbe, bevor die Donauregulirung perfect war, alljährlich einer fürchterlichen Ueberschwemmung, wenn schon nicht ausgesetzt, so doch von einer solchen bedroht war und es waren unzählige Straßen und Plätze des alten Wien, welche alljährlich überschwemmt waren. Ich bitte nicht zu vergessen, daß wir uns alle Jahre der Gefahr ausgesetzt sahen, dadurch, daß die paar hölzernen Brücken über den Donaucanal bei einer Eisstauung oder beim Abgange des Eisstoßes zu Grunde gegangen wären, vom linken Donauufer ganz abgeschlossen zu werden, wodurch auch unser Verkehr nach Osten gehemmt gewesen wäre.

Der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger hat die Donau bei Wien mit der Donau bei Budapest verglichen. Meine Herren! Das kann man doch endlich nicht thun! Der Herr Gemeinderath dürfte sich doch daran erinnern, daß die Donau zwischen Pest und Ofen seit jeher dort geflossen ist, wo sie heute rinnt, und daß sich selbstverständlich an beiden Ufern der Donau ein Verkehr entwickelt hat, um den wir die Stadt Budapest wirklich beneiden können.

Das ist ja selbstverständlich. Wäre man vor circa 100 Jahren daran gegangen, den Wiener Donaucanal zum Hauptstrom zu machen, dann hätten auch wir links und rechts vom Donaucanal die Stadt Wien nach und nach sich entwickeln gesehen. Jetzt ist das leider unmöglich. Vor 100 Jahren hat man leider nicht daran gedacht, welch' wichtiger Factor in der Volkswirthschaft ein großer Strom ist und welche Bedeutung er für eine Stadt hat. Man hat damals nicht daran gedacht, erst im Jahre 1870 wurde der erste Spatenstich zur Donauregulirung gemacht.

Was nun durch die projectirte Umwandlung und Regulirung des Donaucanals projectirt ist, will ich noch in kurzen Worten erläutern. Die Regulirung des Wiener Donaucanals war im Programme der Donauregulirungs-Commission, welches im Jahre 1868 allerhöchst genehmigt wurde, bereits gegeben, und es hat auch die Donauregulirungs-Commission die Regulirung des Donaucanals

fort und fort im Auge behalten und verschiedene Arbeiten gemacht, die früher von Niemandem gemacht wurden. Es hat sich auch der Zustand des Donaucanals, seit diese Arbeiten durch die Donauregulirungs-Commission unternommen wurden, wesentlich gebessert. Was man heute durch die Umwandlung des Donaucanals in einen Schiffahrtscanal erzwecken will, besteht in Folgendem: man will erstens das Schwimmthor, von dem die Techniker meinen, es genüge doch nicht in allen Fällen, durch eine vollkommen sichere Absperrung ersetzen. Gut! Man will weiters dafür sorgen, daß in den Zeiten des kleinen Wasserstandes durch einzelne Schleusen, die man im Wiener Donaucanal vertheilt, das Wasser bis zu einer gewissen Höhe constant erhalten wird. Man will endlich aus dem Wiener Donaucanal dadurch, daß man das Schwimmthor fixirt, daß man die Schleusen auch für den mindesten Wasserstand errichtet, einen sicheren Winterhafen in Wien errichten.

Das ist nothwendig. Und nun, meine Herren, komme ich auf etwas, was ich besonders an die Adresse derjenigen Herren richte — damit habe ich auch den Herrn Bürgermeister gemeint — welche in der Donauregulirungs-Commission die Stadt Wien vertreten.

In das allerhöchst genehmigte Project vom Jahre 1868 war auch die Anlage eines Winterhafens in Wien aufgenommen. Diesen Winterhafen hätten wir schon längst bekommen sollen und bekommen können, und ich speciell war es, der bei jeder Gelegenheit im Wiener Gemeinderathe darauf gedrungen hat, daß endlich diese Verpflichtung erfüllt werde, welche der Donauregulirungsfond auf sich genommen hat. Wir hatten vor zwei Jahren im Gemeinderath über diese Angelegenheit ein längeres Referat, welches ich die Ehre hatte, Namens der Donaustadt-Commission zu erstatten. In diesem Referate haben wir damals auf Grundlage des Magistrats-Berichtes bewiesen, daß uns dieser Winterhafen gebührt. Wenn nun aber heute nach dem neuen Projecte dieser Winterhafen von den 10 Millionen gebaut werden soll, dann müßten nach meiner Ansicht jene Kosten, welche nach dem Donauregulirungs-Programme vom Jahre 1868 von Seite des Donauregulirungsfondes für die Errichtung des Winterhafens in Anspruch genommen wurden, den Curien in einer anderen Weise restituirt werden. (Hört! rechts.) Es darf aber nicht vorkommen, daß wir, obgleich wir seinerzeit unsere alljährlichen Quoten für den Donauregulirungsfond zu geben beschlossen haben, nochmals für den Winterhafen etwas hergeben müssen. (So ist es! rechts.) Es ist ein Recht der Gemeinde Wien, erworben durch das Gesetz vom Jahre 1868, daß aus den Mitteln des Donauregulirungsfondes dieser Winterhafen bei Wien gebaut werde und ich berufe mich auf das diesbezügliche Rechtsgutachten des Magistratsrathes Dr. Kronawetter, welches meinem Referate vor zwei Jahren zur Grundlage gedient hat, worin Herr Dr. Kronawetter damals auf Grund der Aktenlage genau dasselbe gesagt hat, was ich heute auszuführen die Ehre habe.

Dieses Referat des Herrn Dr. Kronawetter hat die Billigung des gesammten Magistrats-Gremiums gefunden, die Billigung der Donaustadt-Commission und des Plenums des Gemeinderathes und endlich, meine Herren, auch die vollkommene Billigung jener Enquête, welche vor zwei Jahren seitens des Handels-Ministeriums eben in dieser Angelegenheit einberufen wurde. (Hört! rechts.) Damals, meine Herren, habe ich Namens der Gemeinde Wien unseren Rechts- und unseren Billigkeitsstandpunkt vertreten und ich bin von keiner Seite dementirt worden. Keines der Mitglieder der damaligen Enquête, Beamte, Vertreter des Landes, der Donauregulirungs-Commission u. s. w. konnten meinen damaligen Ausführungen entgegentreten.

Ich muß sonach bei dieser Gelegenheit nochmals bitten, daß die Herren, die die Gemeinde Wien in der Donauregulirungs-Commission vertreten, auf diese Sache ihr besonderes Augenmerk richten mögen.

Ich richte dieselbe Bitte auch an die Herren, welche seinerzeit in die Commission für die öffentlichen Verkehrsanlagen werden gewählt werden; auch diese werden darauf zu sehen haben, daß nicht neuerdings Kosten für die Gemeinde Wien dadurch erwachsen, daß aus diesen 10 Millionen der Winterhafen erbaut wird, und daß man vergißt, daß die Gemeinde Wien — die anderen Curien sollen sich um ihr Geld selbst bekümmern — dazu bereits ihr Geld hergegeben hat. (Beifall rechts.)

Meine Herren, ich habe sonach dasjenige, was ich in dieser Angelegenheit zu sagen hatte, beendet. Ich möchte Sie bitten, wollen wir gründlich weiter über die Sache berathen, wollen wir aber endlich zu einem Entschlusse kommen, der, wie ich überzeugt bin und hoffe, in dieser Woche ein einstimmiger sein wird. Denn ich kann nicht glauben, daß das, was Herr Gem.-Rath Dr. Lueger in der letzten Sitzung als Bedingung für die Zustimmung seinerseits und seitens seiner Parteifreunde aufgestellt hat, eine juristische Bedingung sein soll, die quasi in den Betrag hineinzukommen hätte. Es sind Wünsche, die Herr Dr. Lueger ausgesprochen hat, und Wünsche werden ja Einzelne von uns vorbringen. Einzelne der Wünsche, welche Herr Dr. Lueger ausgesprochen hat, sind vielleicht berücksichtigungswerth, andere Wünsche, welche ausgesprochen wurden, sind unausführbar, andere verstehen sich von selbst.

Ich will auf die einzelnen Bedingungen nicht eingehen, weil ich Sie nicht länger ermüden will, aber ich möchte Sie bitten: Ermannen wir uns endlich zu einer That, zeigen wir endlich der Bevölkerung, daß wir in diesem Saale nicht bloß immer streiten und uns gegenseitig befehden, sondern endlich etwas arbeiten und schaffen. Wenn wir auch in dieser Sache vielleicht hie und da einen Fehler gemacht haben oder noch machen werden, daran liegt nichts, eine große Sache kann nicht ohne Fehler durchgeführt werden, deshalb bitte ich Sie, nehmen Sie die Anträge des Stadtrathes an. (Lebhafter Beifall rechts.)

Gem.-Rath Steiner: Meine sehr geehrten Herren! Ich habe erst kurze Zeit die Ehre dem Wiener Gemeinderathe anzugehören, ich bin aber sehr darüber erstaunt, wie in derartigen wichtigen Dingen vorgegangen wird, wie Dinge, welche für die zukünftige Entwicklung Wiens von so großer Bedeutung sind, geradezu durchgepeitscht werden.

Es hat weder der Stadtrath noch der Gemeinderath die Zeit, die Sache zu prüfen, um für dasjenige zu stimmen, was gut ist und gegen dasjenige, was für die Bevölkerung eventuell schlecht sein könnte.

Es wird, meine Herren, im n.-ö. Landtage immer davon gesprochen, daß es der Bevölkerung in den Vororten gut gehe, und es werden Bilder entrollt, nach denen man glauben sollte, wir leben toll und in Saus und Braus. Auf mich machen diese Worte den Eindruck, daß sie für einen höheren Ort berechnet sind, daß sie aber nicht immer den Thatsachen entsprechen.

Ich will nun, meine Herren, speciell zur Bahnlinie Wien—Penzing übergehen. Es wurde gelegentlich der Einverleibung der Vororte gesagt, wir bekommen Verkehrsmittel, wir bekommen

Wasser und alles Mögliche. Das Wasser ist nun nicht vorhanden; wäre aber noch einmal eine Einverleibung der Vororte nach Wien, da bin ich überzeugt, daß die liberale Partei wieder das nöthige Quantum Wasser machen würde, das sie uns schon einmal gemacht hat. (Heiterkeit links.) Diejenigen Theile Wiens welche früher keine Verkehrsmittel hatten, werden auch jetzt noch keine bekommen, ich verweise auf die Linie Nußdorf—Penzing. Die Gemeinden Grinzing, Heiligenstadt, Sievring bekommen auch jetzt keinen Anschluß an die Metropole und haben wieder keine Verkehrsmittel.

Wir werden vielleicht das Vergnügen haben, auf der Bahn mehrere Waggons mit Holz und Kohle, und marode Reservisten aus den Manövern durchfahren zu sehen, sonst dürften wir nichts davon haben. Zweitens geht es uns durch diese Anlage ebenso wie dem X. und III. Bezirke; wir werden in der Mitte durchschnitten und der XIX. Bezirk, der sich nur nordwestlich entwickeln kann, weil im Süden der XIX. und XVIII. Bezirk liegen und weil er sich östlich an die Donau anlehnt, wird durch diese Linie in seiner Entwicklung noch gehindert. Es ist der Bevölkerung alles eins, welches Verkehrsmittel wir bekommen, ob es Tramway oder Eisenbahn ist, wir wollen nur ein Verkehrs- und Verbindungsmittel zur Metropole.

Ich unterstütze daher den vom Collegen Dr. Lueger gestellten Antrag auf's Wärmste. Es müssen ja diese Flügel nicht von der Staatsbahn, sondern sie können vielleicht von einem Privatunternehmer gebaut werden, wenn dieselbe die Unterstützung der Gemeinde seinerzeit erhalten würde.

Ich komme nun weiter zum Donau-Schleusen-Projecte und muß mir da an den Herrn Baudirector im Interesse Tausender Familien eine Frage erlauben. Ich möchte den Herrn Baudirector bitten, am Schlusse meiner Rede mir eine bestimmte und bündige Antwort in dieser Richtung zu geben. Ich weiß nicht, ob mich der Herr Baudirector hört. (Gem.-Rath Dr. Lueger: Jetzt muß er mit dem Stadtrathe reden!) Ich erlaube mir die Frage: Werden die Holzhändler, welche an der Donaulände sind, durch die Erbauung dieser Schleusen in ihrer Existenz gestört? Da kein Detailplan vorliegt, frage ich darum. Wenn Quai-Mauern oder sonst etwas dort gebaut würde, könnte kein Holz mehr ausgeladen werden. Die Holzhändler wären geradezu ruinirt, weil die Holzplätze sehr weit hinunter verlegt werden müßten. Durch die Verlegung der Holzplätze würden allerdings die Großgrundbesitzer und polnischen Holzhändler, welche auf den Bahnhöfen ihre Lager haben, gewinnen, aber unsere Holzhändler würden als erbgesessene alte Wiener zu Grunde gehen. Ich bemerke das auch deshalb, weil kein Detailplan vorliegt; wir wissen ja, wie es zugeht.

Es kommt eine Excellenz auf dem Bahnhofe an und findet keinen geschlossenen Wagen; sie begibt sich zu dem Polizeipräsidenten und am nächsten Tage erscheint eine Verordnung: die Wägen müssen geschlossen auf dem Bahnhofe erscheinen, unbekümmert darum, daß dadurch Familienväter ruinirt werden. (Beifall links.) Es könnte also auch hier vorkommen, daß wir im Gemeinderathe etwas beschließen, was für die Zukunft sehr gefährlich werden könnte. Es ist ja möglich, daß die Donauregulirungs-Commission es baut, und wenn der Gemeinderath der Stadt Wien sich nicht dagegen verwahrt — die Donauregulirungs-Commission wird sich um uns gewiß nicht kümmern.

Ich komme nun auf die Anträge des Herrn Dr. Lueger zu sprechen, welche der geehrte Herr Vorredner kritisirt hat. Wir Wiener Gewerbetreibenden haben das Recht auf diese Arbeiten (Beifall links), weil schon von der Regierung erklärt wurde, daß diese Arbeiten dazu gemacht werden, um den Wiener Geschäftsleuten Arbeit und der Bevölkerung Verdienst zu schaffen. Nun, meine Herren, wenn Sie die Anträge des Herrn Dr. Lueger ablehnen, dann dürfte es anders kommen und ich werde Ihnen auch einen Beleg dafür erzählen, wie es in der Staatsverwaltung zugeht. Es ist zwei Jahre her, daß das große Approvisionirungsgebäude bei der Westbahn erbaut wurde. Es haben ungefähr zehn Wiener u. zw. namhafte Firmen concurrirt, allein die Arbeit wurde erstanden von einer Firma aus Polen, Namens Uterski und Peninski. (Rufe links: Hört!)

Ich will Ihnen noch ein Bild vorführen. (Rufe: Dunajewski! — Gem.-Rath Dr. Lueger: Ja, die „ski" kommen jetzt daran, der Herr v. Bilinski!) Gerade jetzt arbeitet an der alten Feldbäckerei abermals eine polnische Bauunternehmung und die Wiener sind abermals ausgeschlossen. Es könnte ja so kommen, daß die ganze Arbeit an Alle, nur nicht an eine n.-ö. Bauunternehmung vergeben wird.

Ich bitte Sie daher — ich werde in der Special-Debatte noch zu Worte kommen — die Anträge des Herrn Dr. Lueger anzunehmen; denn nur dann, wenn der Bevölkerung die Arbeit und der Verdienst gesichert ist, nur dann können die Hoffnungen, die an die Erbauung dieser Verkehrsanlagen geknüpft werden, voll und ganz in Erfüllung gehen. Damit schließe ich. (Beifall links.)

Gem.-Rath Rosenstingl: Sehr geehrte Herren! Wenn ich wüßte, was ich eigentlich von dem Programme, welches Seine Excellenz der Herr Statthalter an den Herrn Bürgermeister geschickt hat, halten soll, wenn ich wüßte, ob das nur einfach ein Leitfaden für unsere Behandlung der Sache sein soll, oder ob dieses Programm vielleicht später eine Art Document bilden wird, so würde ich mir's darnach einrichten und in dem einen Falle darauf verzichten, in der General-Debatte etwas zu sprechen. Ich glaube — wenn ich mich irre, so werde ich jedenfalls eine Aufklärung bekommen —, daß dieses Programm doch seinerzeit bestimmt sein wird, ein Document zu bilden, auf welches man hinweisen wird, wenn vielleicht der Gemeinderath mit der einen oder mit der anderen Maßnahme der Commission nicht einverstanden sein sollte. Ich werde sehr gerne eine Belehrung entgegennehmen, wenn das nicht zutrifft. Das Programm hier ist sehr allgemein gehalten und ich weiß nicht, ist das der Ausfluß eines Idealismus von Seite der oberen Behörden, von Seite des Stadtrathes, der auch nicht viel hinzugefügt hat, ein Idealismus gegen sich selbst, ein Idealismus gegen uns und ein Idealismus gegen die Zukunft, oder ist es etwas Anderes?

Ich möchte mich gerne irren, denn ich müßte sonst glauben, es liegt darin eine gewisse Beiseitesetzung des Gemeinderathes, wenn ich nicht ein stärkeres Wort gebrauchen will. Ich sage nicht, daß ich vermuthe, sondern ich weiß es nicht, was ich davon halten soll. Denn, meine Herren, wenn man dieses Programm noch so oft durchliest und wenn man sich nicht ein anderes Material verschafft und wenn man sich nicht eine Fleißaufgabe stellt und diese Dinge genau betrachtet, so wird man, glaube ich, aus dem Programme nicht so viel erfahren, um sagen zu können, ich werde jetzt 28 Millionen Gulden bewilligen mit dem vollen Bewußtsein, daß ich ganz genau weiß und kenne, was mit diesen 28 Millionen Gulden geschieht, wie die Sache gemacht wird und ob ich mit allem dem, was gemacht werden wird, zufrieden sein werde, ob sich Alles erfüllen wird, was man davon hofft, ob alle Consequenzen

eintreten, die man heute erwartet. Ich glaube nicht, daß Jemand in der Lage ist, auf Grund dieses Programmes ein solches Votum abzugeben. Es bleibt uns also nichts übrig, als uns auch zu diesem Idealismus aufzuschwingen und volles, ich möchte beinahe sagen, blindes Vertrauen Denjenigen entgegenzubringen, die berufen sein werden, das Alles auszuführen, wozu wir heute und das nächste Mal das nöthige Geld bewilligen.

Ich habe eine dunkle Ahnung, daß der Gemeinderath von Wien nicht mehr viel in die Lage kommen wird, sich mit diesen Dingen genauer zu beschäftigen. Ich glaube, das Alles wird im Schoße jener Commission ausgekocht werden, und wenn wir heute nicht dazu schauen, daß wir uns noch ein kleines Restchen von Recht wahren, indem wir uns den Punkt c) etwas näher anschauen, bei dem vielleicht etwas beantragt werden kann, — wenn wir das heute nicht thun, so müssen wir uns gefallen lassen, wenn die Commission diese Dinge macht. Ich bin überzeugt, daß sie sie gut machen will und hoffentlich auch recht gut machen wird. Ich werde mich nicht in Details einlassen. Es ist schon $^1/_2$ oder $^3/_4$8 Uhr, und ich sehe, daß nur mehr ein Theil des Gemeinderathes da ist. Ich bedauere das, nicht weil ich gerade beim Worte bin, sondern ich bedauere es überhaupt, daß bei einer Angelegenheit von einer solchen Wichtigkeit, wie sie Wien noch nie beschäftigt hat und wahrscheinlich den Gemeinderath nie mehr beschäftigen wird, daß bei einer Angelegenheit von so kolossalem Umfange und von einer solchen Tragweite eine solche Theilnahmslosigkeit überhaupt möglich ist. (Beifall rechts.) Ich könnte den Bürgern von Wien und unseren Wählern nicht Unrecht geben, wenn sie einmal uns darüber schwere Vorwürfe machen würden. Ich muß sagen, daß es ein ganz beklagenswerther Anblick ist (Gem.-Rath Dr. Grübl: Aber auf beiden Seiten!), und es verdrießt Einem förmlich, hier noch mit einer gewissen Liebe auf die Sache einzugehen. Aber ich bitte, ich mache nicht einem Einzelnen einen Vorwurf, ich constatire nur, daß vielleicht der dritte Theil der Gemeinderäthe anwesend ist. Ich gehe nun zu den einzelnen Dingen über und werde dieselben nur kurz erwähnen, weil ich hoffe, daß die betreffenden Herren, die in die Commission gewählt werden, das zur Kenntniß nehmen und eventuell davon Gebrauch machen. Es ist ziemlich gleichgiltig, wo ich anfange, also fange ich beim Donaucanale an, weil ich mir das notirt habe. Ich werde nicht viel darüber sprechen, weil ich weiß, daß selbst diejenigen Herren, die an der Projectverfassung — heute kann man ja davon sprechen — betheiligt waren, durchaus nicht mit sich im Reinen sind, wie diese Frage gelöst werden wird. Wir befinden uns vollständig auf gleicher Stufe, wir wissen nämlich gar nichts und werden auch hier kaum etwas mehr erfahren. Es wird wahrscheinlich eine Expertise veranstaltet werden, und ich möchte nur wünschen, daß bei dieser Expertise die Experten gehört und vielleicht etwas mehr berücksichtigt werden, wie bei der Donau-Regulirung, wo die Experten Einiges gesagt haben, was sich heute als richtig herausgestellt und was damals nicht gehört worden ist.

Ich komme auf einige Aeußerungen des Gem.-Rathes Djörup zurück, dessen Prämissen nach meiner Ansicht ganz richtig waren, nur halte ich den Schluß, den er gezogen hat, für etwas pessimistisch. Er hat neulich die Versandung des Durchstiches angeführt. Das ist eine Thatsache, die nicht wegzuleugnen ist. Man wird der Sache einmal doch ernstlich an den Leib gehen können, wenn noch einige Jahre darüber vergangen sein werden, aber den Schluß, den er gezogen hat, kann ich nicht ganz theilen. Ich glaube nicht, daß wir eine Versandung des Donaucanals zu befürchten haben, weil ich mir denke, daß die Gefällsdifferenz zwischen Canal und Durchstich noch größer werden wird, so daß das Wasser durch den Donaucanal langsamer fließen wird, wie in dem Durchstich und daß eine stärkere Versandung nicht eintreten dürfte. Das ist meine Ansicht und die Fachleute werden diesen Gegenstand näher in's Auge fassen. Mir macht die untere Schleuse bei der Ausmündung des Donaucanals in die Donau etwas mehr Kummer als die obere. Ich glaube, daß man den Gegenstand von oben herunter viel leichter wird bewältigen können, wie die Stauwasser von unten. Es ist den Technikern viel gelungen und es wird ihnen gelingen, auch diese Frage zu lösen, aber Sie gestatten, diesen Gegenstand hier wenigstens zu streifen. Ich möchte nämlich sehr wünschen, daß der Donauhafen zu Stande kommt, wenn ich auch nicht der Meinung bin, daß dieser Hafen, wie kürzlich ein sehr hervorragender Mann zu mir gesagt hat, der Centralhafen von Mitteleuropa sein wird. Soweit gehen meine Hoffnungen nicht, aber die Sache muß doch ein Bischen in's Auge gefaßt werden; ich hoffe, daß es gelingen wird, den Donaucanal wirklich einmal zu verkörpern und dann werden die Herren von jener (linken) Seite Gelegenheit haben, ihrer Meinung und ihrer Stimmung Ausdruck zu geben, denn ich glaube, der größte Feind des Donau-Odercanals sind gewisse Kohlenwerksbesitzer; (Gem.-Rath Dr. Friedjung: Sehr richtig!) es wird mit diesen einen ganz interessanten Kampf geben, und da lade ich die Herren schon heute ein, sich mit der Frage zu beschäftigen und sich dafür zu interessiren, ein Zusammenhang ist doch!

Es wäre gut, wenn die Herren, die in der Commission sind, auch darauf etwas Rücksicht nehmen würden. Ich stelle mir vor, daß dieser gewisse Centralhafen von Mitteleuropa etwas weiter draußen liegen wird und ich spreche hier ein Wort aus auf die Gefahr, daß ich morgen als Phantast, als Narr oder so etwas erklärt werde. Aber ich möchte heute doch festgestellt haben, daß wir vielleicht in 10 oder 20 Jahren doch das sogenannte Kaiserwasser wieder rehabilitiren und man die Frage in Erwägung ziehen wird, ob man nicht statt des Inundationsgebietes, welches das linke Ufer der Donau bildet, eine Art Umgangscanal sich denken könnte, und zwar haben Sie dann den Durchstich und andererseits das Kaiserwasser. (Gem.-Rath Dr. Lueger. So geht es nicht!)

Ich bitte, ich glaube von der Sache ein klein wenig mehr zu verstehen, als der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger; ich bin so unbescheiden, und wenn mich der Herr Gem.-Rath Dr. Lueger eines Besseren belehren will, bin ich ihm dankbar. Aber das ist nicht allein meine Ansicht, ich habe darüber mit verschiedenen Hydrotechnikern gesprochen, die ihr ganzes Leben bei hydrotechnischen Arbeiten zugebracht haben und welche die bescheidene Meinung hegen, daß Durchstiche überhaupt ein Fehler seien. Es würde mich das zu weit führen, aber ich möchte nur angenagelt haben, daß man denken könnte, daß einmal der große Durchstich wirklich dieser Centralhafen sein könnte; man könnte nämlich einmal die Idee haben, diesen Durchstich wieder abzubauen. Ich kann hier nicht weiter darauf eingehen.

Vom Donaucanale komme ich unwillkürlich, weil es in der Nachbarschaft ist, zu den beiden Unrathscanälen. Ich kann die Befürchtung des Herrn Gem.-Rathes Djörup nicht theilen. Allerdings ist an einem gewissen Theile des Franz Josefs-Quais am rechten Ufer der Raum sehr beschränkt. Nun stelle ich mir aber vor, daß gerade jene senkrechte Mauer an jener Stelle

bei der Galleriebahn eingebaut wird und außerhalb des Treppelweges ihre Fundamente haben wird, und wenn man das zusammenrechnet, so ergibt sich, wenn der Treppelweg und das Trottoir dazu gerechnet werden, weil ja das dem Verkehre übergeben wird, daß der Raum für doppelte Geleise und einen so dimensionirten Canal, wie es die größten Canäle in Paris sind, vollkommen genügen wird. Nun wird es aber nothwendig sein, daß man dort die Canalmauer mit der Mauer der Galleriebahn verbindet, und das ist ohnedies, wie ich glaube, vom Bauamte seinerzeit in Aussicht genommen worden.

Ich möchte mir über die Unrathscanäle nur ein paar Worte zu sagen erlauben. Da heißt es, daß, wenn einmal diese Unrathscanäle bis an's Ende hinuntergeführt werden, dann geeignete Anlagen gemacht werden könnten, um die Abwässer der Stadt Wien in's Marchfeld zu führen.

Es ist mir sehr angenehm, daß an das schon gedacht ist, aber es hat doch einen eigenthümlichen Eindruck auf mich gemacht, daß das so unschuldig gesagt ist. Ich stelle mir vor, daß diese geeigneten Anlagen ziemlich colossale Anlagen sein müssen und auch einige kleine Millionen dazu nothwendig sein werden, um die Bewässerung des Marchfeldes möglich zu machen.

Ich will mich weiter darüber nicht äußern, ob dann, wenn wir das nöthige Wasser haben und die Unrathscanäle in der Weise, wie es unbedingt im Interesse der Gesundheit der Bewohner erforderlich ist, verdünnen, wir diese nothwendige Verdünnung des Wassers wirklich zu Stande bringen, ob dieses tausend und tausendfach verdünnte Abwasser noch werth wäre, daß es mit so und so viel hundertpferdekräftigen Dampfmaschinen gepumpt und über die Donau hinübergeschafft werde, um dort die Felder zu berieseln. Ich erlaube mir darüber kein Urtheil und bemerke das nur nebenbei. Immerhin ist es gut, daß schon daran gedacht wurde.

Ich bin in der Leopoldstadt und komme auch noch zum Donaucanal. Ich möchte recht sehr bitten, daß das, was der Herr Baudirector Hoheneggger im Ingenieur-Verein gesagt hat, berücksichtigt werde. Ich sehe recht gut ein, daß da mit der Nordbahn eine harte Nuß zu knacken sein wird, wenn man ihr zumuthet, daß man die Geleise der Verbindungsbahn unabhängig durch den Nordbahnhof zum Nordwestbahnhofe hinüber durchführt.

Aber ich denke, wenn der Herr Statthalter dies so machen will und uns z. B. einladet, innerhalb einiger Tage die Sache fertig zu machen, so würde man auch vielleicht Mittel finden, der Nordbahn gegenüber eine gewisse Energie zum Ausdrucke zu bringen, und ich glaube, daß es an dem nicht scheitern sollte, daß die Nordbahn da entschiedenen Widerstand leisten wird. Denn es steht fest, wenn es gelingen würde, von der Verbindungsbahn durch die Nordbahn direct hinüberzugehen auf den Nordwestbahnhof, so würden dadurch nicht nur einige Millionen erspart, sondern es wäre auch für den Personenverkehr wenigstens — und auch für den dortigen Frachtenverkehr — ungemein viel gewonnen. Sie sehen ja, daß die Linie vom Praterstern gegen die Rudolfsgasse in der Donaustadt einen colossalen Umweg macht, bis sie die Franz Josefsbahn erreicht. Es ist gesagt worden, daß diese Bahn 23 Straßen kreuzt. Ich finde nicht so viel, aber 16—18 werden es sein.

Denken Sie sich, meine Herren, diese Bahn soll jetzt so geführt werden, daß sie im Straßenterrain geht, also die Straße im Terrain kreuzt! Bei jeder Kreuzung muß ein Schranken errichtet werden und so oft ein Zug verkehrt, müssen die Schranken abgesperrt werden — das ist nun jedenfalls nicht gerade verkehrstechnisch angemessen und wird jedenfalls den Verkehr nicht beleben. Aber daß überhaupt Jemand so unklug sein wird, daß er, wenn er hinüber an den Donaucanal oder nach Nußdorf oder zum Franz Josefsbahnhof will, vom Praterstern hinausfährt in die Donaustadt und diesen riesigen Umweg macht — das glaube ich nicht. Also auf einen großen Personenverkehr, wie es hier heißt —, denke ich, darf überhaupt nicht gerechnet werden, und es wird wohl dieser Straßenbahn ein anderer Grund vorliegen — ich vermuthe es und finde es ganz unbegreiflich, daß da so eine gewisse Geheimnißthuerei herrscht, und der vermuthliche Grund, daß nämlich der volle Gürtel hergestellt werden soll, nicht angegeben wird, man wünscht — so wie ich verstehe —, daß dieser äußere Gürtel als vollständiger Ring hergestellt werde, und ich vermuthe auch, warum man das wünscht und begreife nicht, warum man mir das nicht sagt.

Ja, ich muß sagen, ich als patriotischer Oesterreicher bin geradezu gekränkt darüber; denn, wenn man mir sagen würde, wir werden jetzt längs dieses äußeren Gürtels eine Reihe von Kasernen bauen und bei jeder Kaserne eine Abzweigung des Geleises machen und durch den Hof und die Kaserne durchführen und auf der anderen Seite wieder hinaus; jede solche Kaserne wird in Zukunft ein Militärbahnhof sein, damit man das Militär rasch und einfach befördern kann, ja, meine Herren, ist es ein Verrath, wenn man das sagt? Leidet darunter Jemand? Das ist ja sehr gut und wir Wiener werden augenblicklich das Nöthige bewilligen, um die Schlagfertigkeit der Armee zu unterstützen.

Ich sehe gar nicht ein, warum so heimlich gehandelt wird, es wird ja doch geschehen und es wäre viel gescheidter, wenn man heute sagen würde, ja, wir wollen diese große Rundbahn haben; in Deutschland hat man zu diesem Zwecke Schlingbahnen angelegt und es ermöglicht, Militärzüge durch diese Schlingen auf das andere Geleise zu führen, ohne sie auf einen Wechsel zu bringen. Das ist ein ungeheuerer, verkehrstechnischer Vortheil und ich glaube nicht Einer wird unter uns sein, der nicht vielleicht extra noch eine halbe Million und noch mehr dazu bewilligen würde, wenn es geht, die Schlagfertigkeit der Armee dadurch zu fördern.

Ich wenigstens, weil ich auch einmal Soldat war und diese Dinge im Feldzuge mitgemacht habe, weiß, was es heißt, Militär, insbesondere Artillerie und Cavallerie einwaggoniren, weil ich es selbst erfahren habe und ich wäre geneigt, extra noch etwas zu bewilligen, damit dies recht gut gemacht werden kann.

Es spielt eine große Rolle, ob ein Armee-Corps sechs oder sieben Stunden früher wohin kommt. Man braucht aber daraus kein Geheimniß machen.

Der ganze äußere Gürtel ist in erster Linie eine strategische Bahn und zweitens eine Bahn für den Transversal-Verkehr, damit die Frachten bequem von dem einen Bahnhof auf den anderen überführt werden können. Es hat also einerseits das Kriegs-Ministerium, anderseits das Handels-Ministerium ein lebhaftes Interesse, daß diese Bahn gebaut werde. Nun, wir sind ja Bewohner der Haupt- und Residenzstadt und wenn auch diese Sache vielleicht nicht eine Stadtbahn genannt werden kann; ich finde diesen Titel nicht richtig und sage offen, man sollte einen anderen Titel geben, aber das ist gleichgiltig.

Heute dürften die Ziegel 18 fl. (Rufe: 16 fl.!), also 16 fl. kosten. Sie wissen, daß die Eisenpreise und Materialpreise seit 1871 eine große Differenz aufweisen. Sie wissen, daß in der Periode

des volkswirthschaftlichen Aufschwunges überall dutzendweise Villen gebaut wurden, daß überall parzellirt wurde, daß damals für die Gründe, welche einen so großen Werth nicht hatten, ungeheure Preise verlangt wurden. Mit diesen Umständen rechnend, ist man vielleicht auf den damals projectirten Kostenbetrag von 35,000.000 fl. gekommen. Ich glaube aber, daß, wenn man sich jetzt die Mühe genommen hätte, der Sache näher zu treten, man auf eine bedeutend geringere Summe gekommen wäre.

Ich bewillige für diese Stadtbahn keinen Kreuzer, ich bewillige für die Gürtel-Militärbahn mit Vergnügen, was gefordert wird, aber ich möchte aussprechen, daß wir sagen: unter diesem Prätexte bewilligen wir das, weil wir gute patriotische Oesterreicher sind, aber nicht, weil man sagt, man wird die Großindustrie in Währing oder Döbling unterstützen. Ich möchte die Herren warnen, daß wirklich in Döbling oder Währing eine solche Großindustrie gezüchtet werde, eine solche kann man nach Simmering oder auf den Laaerberg hinausbringen, dort gehört sie hin; was ich verstehe, wenn durch Bahnen und Schleppbahnen die Großindustrie unterstützt werden soll, wenn die Schleppbahnen direct in das Geschäft hineingeführt werden sollen und man calculirt, daß es nicht gleichgiltig ist, ob die Ab- oder Aufladung der Stücke mehr oder weniger kostet. Die kleine Industrie draußen aber trägt die Kohlen in Butten zu und kommt nicht in die Lage, dieselben Waggonweise in das Haus einzuführen. Es kommt mir so vor, als wenn man Jemandem das Goderl kratzen möchte, das ist nicht nothwendig, dadurch entstehen aber Hoffnungen und Meinungen und wenn das Ding dann nicht so ist, kommt der Katzenjammer und müssen wir uns dann gefallen lassen, daß die Leute sagen, das hat man uns damals versprochen, es ist aber nicht so; darum sagen wir gleich, was es ist, wir bewilligen nur für diesen Zweck, für diese Bahn das Geld. Ich habe mich länger als ich wollte, mit diesem Capitel aufgehalten.

Ich komme nun zum Wienfluß, ich weiß, daß es umsonst ist, wenn ich mich dagegen ausspreche, wir sind heute bereits so weit, daß von technischer Seite behauptet wurde, von einer principiellen Aenderung könne keine Rede sein. Ich bin ein Gegner der Wienfluß-Einwölbung, bin auch ein Gegner des offenen Gerinnes, bin aber ein Anhänger der Ableitung. Es hat Jemand in irgend einer Zeitung davon gesprochen, daß das eine physikalische Ungeheuerlichkeit sei. Der das gesprochen hat, hat aber gewiß nicht Physik studirt, er hätte vielleicht besser gesagt, es ist eine technische Ungeheuerlichkeit, eine physikalische Ungeheuerlichkeit ist es vielleicht, wenn man einen Strom zwingen will, gegen das Naturgesetz seinen Lauf zu nehmen, wie man schon irgendwo in Europa gethan haben soll, das ist vielleicht eine physikalische Ungeheuerlichkeit, aber, wenn Sie versuchen, daß ein solcher Fluß aus dem Weichbild von Wien abgeleitet werde, dann wird der Gewährsmann, welcher das gesagt hat, gewiß den Beweis schuldig bleiben, daß es eine Ungeheuerlichkeit ist. Man kann sagen, es ist finanziell undurchführbar, es kostet zu viel, gut — das ist eine Rede, ich weiß, es ist eine Reihe von Projecten gemacht worden, aber ich glaube, daß das letzte in den Jahren 1871 oder 1872 gemacht wurde und wo genaue Pläne und detaillirte Kostenüberschläge dabei waren. Man berechnet jene Projecte mit 35—40 Millionen Gulden, ich möchte aber erinnern, daß in den Jahren 1870—71 die Drasche'schen Ziegel das Tausend 44—46 fl. gekostet hat, Gabrielli bei der Wasserleitung hat sie so gezahlt.

Ich bin überzeugt, daß man mit Millionen nicht so herumwerfen soll. Ich meine, daß man auf 25,000.000 fl. herunter gekommen wäre. Nun hätte ich mir auch gedacht, daß sich die Techniker getraut haben würden, nach den großen Fortschritten, welche seit 10 Jahren in Europa im Tunnelbau gemacht wurden, wenigstens einmal akademisch die Ableitung eines Flusses durch einen Tunnel vorzuschlagen. Ich gebe zu, daß es kühn ist, einen Fluß, der die Eigenschaften hat wie die Wien, in einen Tunnel abzuleiten; aber man wird mir anderseits zugeben, daß der Tunnel es ermöglicht, nicht mit 300, 400, 500 Cubikmeter zu rechnen, der es ermöglicht auch mit 800, ja 1000 Cubikmeter zu rechnen. Man kann auch zwei Tunnel nebeneinander machen, damit man den einen ausbessern kann, wenn er schadhaft geworden ist, und ich denke, wenn wir vor solchen Arbeiten stehen, die circa 130 Millionen in Anspruch nehmen, so können wir rechnen, daß sich aus diesen Arbeiten noch eine Menge andere Dinge entwickeln werden, die weitere 40—50 Millionen kosten werden. Wir selbst haben Aufgaben vor uns, die Millionen kosten. Wenn man vor einer solchen Thatsache steht, dann wäre es angezeigt, daß diese Enquête sich doch ein Bischen ernster mit diesem Gegenstande beschäftigt hätte. Wenn diese Enquête wenigstens gesagt hätte: von einer Flußableitung können wir aus diesen oder jenen Gründen nicht reden. Hier sind Berechnungen gemacht mit der Trace so und mit der Trace so; aber aus diesen Gründen geht es nicht. Nun lese ich da, daß ein Herr, der Mitglied der Enquête war, irgendwo berichtet, in der Enquête wurde die Ableitungsfrage bloß gestreift. Fertig! Das ist wenig. Ich sage nicht mehr, aber mir scheint es sehr wenig zu sein. Ich glaube, bei solchen Dingen sollte man Alles prüfen, jede Alternative prüfen, Alles untersuchen, sollte inductiv vorgehen, was nicht gut ist, abstoßen, bis die Sache einen kleineren und kleineren Kreis bekommt und dann kann man mit gutem Gewissen sagen, wir haben Alles geprüft und das Beste genommen. Dann wird man zufrieden sein. Ich will der Enquête keinen Vorwurf machen, man kann eine Sache streifen und mit zwei, drei Worten abthun; wenn Fachleute, die sich verstehen, unter sich sind, braucht man keine langen Reden zu halten. Ich bitte das nicht so aufzufassen, als wollte ich diesen Vorgang deswegen kritisiren; ich bedauere nur, daß man uns gegenüber es nicht für nothwendig gefunden hat, wo ich doch weiß, daß es in Wien eine Menge Leute gibt, darunter Leute, welche etwas gelernt haben und von solchen Dingen etwas verstehen, daß man also die so mir nichts, dir nichts abthut. Man hat einmal diese Idee und kennt nichts Anderes, als Einwölbung oder Nichteinwölbung, jede andere Idee wird auf die Seite geschoben. Ich erlaube mir, zu behaupten, daß dies eine Verbesserung des Zustandes sein wird; eine Lösung aber ist bloß die Ableitung und wenn sie auch wirklich um 10 Millionen mehr kosten würde, so ist sie eine Lösung.

Ich glaube, man soll in solchen Dingen nicht zu kleinlich sein. Nur auf einen Punkt will ich Sie aufmerksam machen, nämlich auf den Punkt bei der Einmündung der Wien in den Donaucanal. Dort scheint mir der Punkt zu sein, wo, wenn es überhaupt einen Centralbahnhof geben soll, dieser sein muß. Dort kreuzen sich die Linien, dort ist schon die Verbindungsbahn, dort kommt schon die Wienthallinie, dort kommt die Galleriebahn vom Franz Josefs-Quai. Denken Sie sich plötzlich die Wien dort weg, eine Mauer beim Donaucanal. Da hat der Eisenbahner ein so wunderbares Entwicklungsfeld für einen Knotenpunkt, wie er schöner nicht gedacht werden kann. Haben Sie die Wien darin — ob Sie

sie so oder so haben — für den Eisenbahner wird es eine furchtbar schwierige Aufgabe sein und er wird sie nur lösen können in dem Sinne, daß zwar etwas gemacht ist, er wird aber immer sagen: Ich hätte es viel besser und richtiger machen können, wenn dieser verfluchte Wienfluß nicht hier gesteckt wäre. (Beifall rechts.) Das ist eine Thatsache. Da wird mir jeder Eisenbahner recht geben. (Bravo, Bravo rechts.)

Da komme ich auf die Galleriebahn. Ich habe diese Idee einerzeit lebhaft begrüßt, wie sie vom Bauamte — ich glaube, es war das Wiener Stadtbauamt — zuerst ausgesprochen worden ist. Ich möchte dringendst bitten, daß alle jene, welche in diesen Fragen dreinzureden haben, diese Galleriebahn retten, daß aber diese Galleriebahn gleich so gemacht werde, daß sie eventuell als Vollbahn verwendet werden kann, daß sowohl bezüglich der lichten Höhe als bezüglich der lichten Breite und auch bezüglich der Curven und Steigungsverhältnisse die Sache gleich jetzt so geplant werde, daß wir diese Quaiverschandlung nicht bekommen.

Ich spreche allerdings nicht als Fachmann, sondern nur als Mensch, als Wiener, der seine Freude daran hat, wenn er in Wien herumgeht und schöne Bauten und Bilder sieht. Ich freue mich jeden Tag vom Neuen, wenn ich in meinen freien Stunden herumgehe und mir Wien ansehe. Da denke ich mir, daß der Donaucanal einen Hafen in der Mitte bekommt, ich stelle mir ein kleines Alsterbassin von Hamburg vor (Heiterkeit), allerdings en miniature. Ich denke mir, daß sich die Façaden auf der anderen Seite auch entwickeln werden und daß gerade die Partie vom Schottenring bis zur Aspernbrücke ein wunderbar liebliches Städtebild geben wird. Wenn Sie dann wieder einen Coloß von einer schweren Bahn hinstellen, die natürlich auch dem Güterverkehre dienen soll, dann ist die ganze Sache wieder verschandelt. Ich war damals wirklich zu Tode froh, wie Fogerty aus Wien hinausgewiesen wurde, nicht weil es Fogerty war, sondern weil ich mir gedacht habe, daß jetzt wenigstens diese Hochbahn beim Teufel ist und vielleicht kommt doch noch die Zeit, wo die Tiefbahn dort ziehen wird. Draußen mögen sie Hochbahnen haben, so viel sie wollen, aber hier muß doch das ästhetische Gefühl ein wenig berücksichtigt werden, es muß auch die Architektur ein wenig berücksichtigt werden. Wien ist ja auf dem besten Wege, die schönste Stadt der Welt zu werden. Denken wir also auch an diese Dinge, von den Eisenbahnern dürfen wir das nie erwarten.

Die Eisenbahner — ich habe sie zwar sonst sehr gerne — sind die brutalsten Menschen von der Welt. Denn ein Eisenbahner ist genau so wie ein Maulwurf. Bei einem Maulwurf wissen die Gelehrten noch nicht, ob sie ihn tödten sollen, weil er die Wurzeln frißt, oder ob sie ihn schützen sollen, weil er Insecten frißt. (Heiterkeit.) Wenn er auf dem Felde draußen ist, soll er fressen, wie er will, da bringt er höchstens das Gras um. Wenn er aber in einen Küchengarten kommt, soll man ihn umbringen, da wird er schädlich. Auch der Eisenbahner soll draußen herumschreien wie er will, das genirt nicht: aber in Wien muß man ihm ein wenig auf die Finger schauen. (Beifall rechts.) Und das ist unsere Sache.

Ich komme nun zur Gürtellinie. Ich werde so kurz als möglich sein, und ich bitte Sie, meine Herren, um Verzeihung. Es ist gerade jetzt der richtige Moment vorhanden, und da müssen Sie mir doch erlauben, daß ich Sie noch ein wenig aufhalte. Bei der Gürtellinie ist auch die Vorlage sehr wortkarg. Da heißt es: theils als Hochbahn, theils als Tiefbahn. Ja, das ist richtig, und ich verlange nicht, daß man uns jetzt in der Kürze der Zeit ganz genau gesagt hätte, wo Hoch- und wo Tiefbahn sein soll.

Ich habe mir da eine kleine Notiz gemacht, die mich wirklich selbst überrascht hat. Ich bin schon oft auf der Gürtelstraße spazieren gegangen, ich hätte aber nicht geglaubt, daß das ein so gebirgiges, ein so coupirtes Terrain ist. Ich will Ihnen nur ganz kurz die Niveaucoten mittheilen, die beiläufig innerhalb 200 bis 300 Meter hier constatirt sind.

Da haben Sie die Geleishöhe der Franz Josefs-Bahn bei Nußdorf 8 Meter, Nußdorferlinie 19 Meter, Sternwartestraße 28 Meter, israelitisches Spital 25 Meter, Währingerlinie 27 Meter, Antonigasse 46 Meter, Alsbachstraße 33 Meter, Hernalserlinie 38 Meter, Invalidenhaus 48 Meter, Lerchenfelderlinie 41 Meter, Westbahnlinie 55 Meter, Mariahilferlinie 44 Meter, Gumpendorferlinie 23 Meter, Hundsthurmerlinie 22 Meter, Matzleinsdorfbahn 46 Meter, Geleishöhe gegen die Südbahn 52 Meter. Stellen Sie sich das ein Bischen vor! Das sind Entfernungen von 250, 400, 300, 400, 250, 380, 380, 600, 800, 430 Meter. Es ist wirklich interessant, diese Strecke mit dem Plane in der Hand zu begehen. Das veranlaßt mich wieder an jene Unbekannten, die berufen sein werden, in der Commission zu sprechen, die Bitte zu richten, daß das nicht so aufgefaßt werden soll: theils Hochbahn, theils Tiefbahn; denn dann kommt man in einen Sack hinein, wenn das als Hochbahn herauskommt und dann wieder in einen Buckel hinein. Dann wäre die Gürtelstraße noch mehr verschandelt, als sie durch den horizontalen Plan an vielen Punkten zugrunde gerichtet ist. Sehen Sie, die Gürtelstraße ist auch so ein Kind der Laune. Wenn man vor 10 oder 15 Jahren einen Bauplan gemacht hätte, wie der selige Ferstl es gewünscht hat, so glaube ich, daß diese Straße etwas anders ausgefallen wäre, daß sie gleich in einer Breite von 75 Meter ideal geplant worden wäre. Aber da finden Sie, daß von dem Westbahnhofe eine doppelgeleisige Bahn geführt werden soll, die offenbar beiläufig bei der Fünfhauserkirche in das Terrain heraustreten wird, oder es wird eine Tiefbahn geführt bis zur Wien. Kurz und gut, stellen Sie sich vor, wenn diese Bahn in das Niveau heraustritt, muß sie, wenn der Plan bleibt, durch eine 18 Meter breite Straße gehen.

Auf der anderen Seite ist sie 75 Meter breit. Ich hoffe, daß da eine Remedur geschaffen werden wird. Es ist möglich, man braucht nur Muth zu haben und die Geschichte nicht dorfmäßig, sondern großstädtisch zu nehmen; es wäre schade, wenn die Gürtelstraße, die dazu dienen kann, den architektonischen und baulichen Ruhm Wiens zu erhöhen, durch kleinliche Rücksichten derart verballhornt würde. Ich möchte sehr wünschen — und wenn dieser Wunsch Berücksichtigung fände, würde ich mich sehr freuen — wenn diese Gürtelstraßenbahn, die sich an den Westbahnhof anschließt, total als Tiefbahn gebaut werden würde, ich hoffe, daß das so gemacht werden wird und das Heraustreten aus dem Terrain bei der Kreuzung der Nußdorferlinie dadurch ermöglicht wird, daß die Gürtelstraße bei allen jenen Straßenkreuzungen, die hinausführen, schön überbrückt werden kann, so daß der Verkehr im Innern und Aeußern der Stadt nicht leidet. Die Hochbahn ist nach meinen Begriffen einfach nicht denkbar, wenn Sie nicht vergessen, daß der Westbahnhof 55 Meter hoch und 48 Meter über dem Geleise der Franz Josefs-Bahn liegt. Ich glaube, es wäre geradezu ein Widersinn, wenn dort eine Hochbahn geplant würde; ich kann mir nur eine Tiefbahn denken, und ich werde mit Rücksicht auf diesen Gedanken, daß es eine Tiefbahn sein wird, den Antrag stellen, daß

an jenen Stellen, wo Straßen kreuzen, abgedeckt werden muß, und weitere Abdeckungen in späterer Zeit erfolgen, so daß die Gürtelstraße nebstbei ganz hübsch aussehen würde.

Ich komme nun zur Vorortelinie. Da muß ich wirklich einen Schmerzensschrei ausstoßen. Ich habe mir die Mühe genommen und bin während der Weihnachtsfeiertage mit dem Plan in der Hand, die Strecke abgegangen; ich habe 2 bis 3 Nachmittage dazu gebraucht (Bravo! rechts). Da ist das nur ein Kinderspiel, was ich hier vorgelesen habe. Ein so coupirtes Terrain wie Sie es da finden, das ist geradezu colossal. Ich erinnere die Herren von den westlichen Bezirken — ich bedauere, daß so wenige hier sind, denn denen geht es an's Fleisch — an Folgendes: Bei der Weinhauser Kirche ist bekanntlich das Straßenniveau circa $1^1/_2$ Meter unter dem Kirchenniveau; es gehen 8 oder 9 Stufen hinauf, ein Weg führt hinauf, und wenn Sie hinter die Kirche gehen, sind Sie schon auf der Höhe der Dachrinne dieser Kirche. Die Kirche ist gar nicht lang, und wenn Sie noch einige Schritte gegen die Mauer des Sternwarteparkes gehen, sind Sie schon über dem Dachfirste. Sie haben also dort auf einer ungeheuer kurzen Linie über 20 Meter Differenz im Niveau. Diese Linie führt dort außerhalb der Weinhauser Kirche hinein. Jetzt weiß ich allerdings nicht, ob ich das so ernst zu nehmen habe, wie es hier steht, oder ob ich es nicht so ernst nehmen soll. Ich muß mich aber natürlich an das halten, was hier gedruckt ist, und da heißt es von dieser Vorortebahn (liest): „Die bezeichnete Linie wird hauptsächlich nach den Bedürfnissen der Industrie" — ich habe das schon beleuchtet — „und für einen beschränkten Personenverkehr herzustellen sein. Ihre Ausführung kann" — passen Sie auf — „theils im Damme, theils im Einschnitte mit thunlichster Vermeidung kostspieliger Anlagen erfolgen".

Es ist mir also gestattet zu glauben, daß diese Bahn eben im Damme und im Einschnitte gebaut wird, weil es hier steht; nicht wahr? Und daß das sehr billig gemacht wird, nämlich daß der Damm mit möglichst großen Böschungswinkeln gemacht wird, einfach aufgeschüttete Dämme, die man nicht pflastern wird, weil sie ja möglichst billig gemacht werden sollen.

Stellen Sie sich also einen solchen Damm vor, der nur 10 Meter hoch ist, so haben Sie beiläufig unten eine Breite von 20 Metern, die Kronenbreite dazu: 28 Meter. So einen Coloß haben Sie da zum Durchgehen. Und der Einschnitt! Unter einem solchen Einschnitt versteht der Eisenbahner auch wieder einen unter 45 Grad geböschten Einschnitt, der auch wieder nicht gepflastert ist; da nimmt man in der Regel 45 Grad, weil das schon für ein schlechtes, für ein Rollterrain genügend ist. Stellen Sie sich einen solchen Einschnitt vor, auch wieder nur mit 10 Meter Tiefe, mit einer Breite von 8 Metern; man nimmt zwei Mal die Höhe, das ist 20 Meter, zusammen also 28 Meter. Beiläufig also wie die Mariahilferstraße. Stellen Sie sich diesen Einschnitt vor, wie er von der Weinhauser Kirche durch den Park von der Sternwarte durchgeht, wie er vor dem Türkenschanzparke durch das künftige Cottageviertel durchgeht und diese ganze Gegend in brutaler Weise auseinanderschneidet; mir hat wirklich das Herz weh' gethan, wie ich mir das vorgestellt habe. Die Gegend da draußen ist ja eine Perle von Wien, es beneiden uns alle Großstädte darum und ich kann mir nicht denken, daß *man* so vorgehen und diese wunderliebe Gegend tranchiren würde, geradezu wie die Wilden. (Heiterkeit.) Das kann ich mir nicht denken, meine Herren, aber ich lese es hier heraus. Wenn nun doch etwas Anderes im Rathe der Götter beschlossen ist, was nicht für uns gewöhnliche Menschenkinder geeignet ist, wenn man vielleicht weiß, was man thun wird und sich denkt, daß wir es nicht zu wissen brauchen, dann ist es mir ja recht. Ich hoffe, daß dort ein Tunnel gemacht werden wird, und daß man auch bei den anderen zwei Punkten, wo man durch solche Bergrücken durchgeht, das gleiche thun wird. Ich hoffe es, aber daraus kann ich es nicht entnehmen.

Nun bin ich mit meinen technischen Ausführungen fertig und ich werde diesen Gedanken, den ich ausgesprochen habe durch ein paar Wünsche Ausdruck geben und zwar erster Wunsch:

„Bei der definitiven Tracirung der „Vorortelinien" möge für die Strecke: Kreuzung Dornbacherstraße bis Kreuzung Grinzingerstraße eine Variante in's Auge gefaßt werden, welche statt nach rechts gegen die Weinhauser Kirche im flachen Bogen die „Gestätten" hinter dem Türkenschanzpark durchschneidet, rechts vom „Nothspital" das Gesenke des Krottenbaches durchquert und bei der Kreuzung Karlsgasse-Silbergasse wieder in die projectirte Trace einmündet."

Ich glaube, wenn die Herren sich nicht entschließen können, seinerzeit die Sache mit Tunnels zu machen, so wäre es wenigstens wünschenswerth, diese Variante zu studiren und sich die Gegend anzuschauen. Sie werden sich erinnern, daß der Türkenschanzpark auf dem höchsten Grade des Hügels steht und man würde die Bahn dann in der Abdachung gegen den Krottenbach hinten durch diese abscheulichen Lehm- und Sand-Gestätten führen.

Ein zweiter Wunsch ist der:

„Bei jenen Linien, welche in gewöhnlich abgeböschten Einschnitten geführt werden, sind beiderseits Futtermauern aufzuführen und zwar mindestens so hoch wie der dritte Theil des Einschnittes und so stark, daß jederzeit die Ueberbrückung des Einschnittes möglich ist. Zum mindesten wären diese Futtermauern an jenen Stellen aufzuführen, wo Straßenkreuzungen projectirt sind."

Meine Herren! Sie können sich leicht vorstellen, wenn man bei den Einschnitten — sagen wir in einer Tiefe von einem Drittel — die Futtermauern aufführt, so kriegt man natürlich diese Einschnitte oben in der Krone entsprechend schmäler und es ist die Geschichte wenigstens nicht gar so kraß. Das kann sich Jeder sehr leicht denken, wenn die Böschung oberhalb der Futtermauer beginnt, wird die obere Krone um so viel schmäler werden, als diese Böschungsmauer hoch ist.

Das scheint mir besonders wichtig und ich möchte sehr wünschen, daß dies bei solchen Straßenkreuzungen berücksichtigt wird, die heute noch nicht Thatsache sind, die aber wahrscheinlich in den nächsten Jahren Thatsache sein werden. Ich glaube, es wäre gut, wenn man das heute feststellen würde, weil vielleicht heute der Fall eintreten könnte, daß man das Alles nicht macht und jetzt werden die Straßen fertig und dann sagen die Leute zum Gemeinderathe, so, wir wollen jetzt da hinüber, wir wollen eine Straße haben.

Dem Gemeinderathe wird da nichts übrig bleiben, als eine Brücke zu machen und er muß dann noch vielleicht die Eisenbahn recht schön bitten, zu gestatten, dort Pfeiler heraufzumauern; es wird der Verkehr gestört und wir werden uns noch eine Gnade

daraus machen, wenn der Gemeinderath seinerzeit auf eigene Kosten die Brücken machen darf.

Das möchte ich vermieden haben und deshalb stelle ich den Antrag, sämmtliche Straßen, welche von der als offene Tiefbahnen projectirten Linien gekreuzt werden, sind mit entsprechenden Straßenbrücken zu versehen, welche auf Kosten der Commission resp. der Unternehmer, auszuführen sind. Wenn das angenommen wird, so ist dadurch, wie ich glaube, ein Präjudiz dafür geschaffen, daß diese Commission überhaupt verpflichtet ist, den Verkehr vollständig zu ermöglichen. Es ist nun allerdings hier eine solche kurze Bemerkung, die mir aber etwas zu allgemein gehalten scheint, und ich glaube, es ist in einem solchen Falle immer gut, wenn man das ziemlich deutlich festsetzt. Natürlich weiß ich nicht, ob darauf gehört werden wird oder nicht.

Ich bin sofort fertig und möchte nur noch bitten — bezüglich des Wienflusses hätte ich einen selbstständigen Antrag zu stellen, nämlich das Stadtbauamt zu beauftragen, bei der Ausarbeitung des Detailprojectes für die Wienflußregulirung

1. dem Gemeinderathe ehestens einen eingehenden Motivenbericht vorzulegen, warum die Ableitung des Wienflusses nicht geplant wird;

2. auf die Ausführbarkeit der Wienfluß-Nutzwasserleitung gebührend Bedacht zu nehmen;

3. mit Rücksicht auf die eben nothwendigen Sicherungsbauten zur Regulirung der Hochwässer, das gesammte Quellengebiet des Wienflusses, einem eingehenden hydrotechnischen Studium zu unterziehen.

Und nun komme ich zu Punkt C. Ich begründe meinen Antrag nicht weiter; ich sehe, daß die Herren ungeduldig sind. Zu Punkt C möchte ich mir einige Aenderungen erlauben, und zwar:

Es heißt im Punkte C 1: „Die gemäß Punkt VII des „Programmes in die Commission für Verkehrsanlagen in Wien zu „entsendenden Abgeordneten der Stadt Wien sind vom Gemeinde„rathe auf Zeit zu wählen."

Ich möchte statt „auf Zeit" einklammern „auf die Dauer von drei Jahren". Im Punkte C 3 heißt es: „in die Curie sind 5 Mitglieder und 2 Ersatzmänner zu entsenden". Nach Ersatzmänner wäre einzuschalten: „aus dem Plenum des Gemeinderathes".

Im Punkte C 4 heißt es: „die Mitglieder erhalten über die Ausübung ihrer Vollmacht eine Instruction, welche von dem Stadtrathe festzustellen ist".

Ich beantrage statt dem Worte: „Stadtrathe" zu setzen im „Gemeinderathe".

Ich empfehle Ihnen die seinerzeitige Annahme dieser Anträge. (Lebhafter Beifall.)

Bürgermeister: Die Sitzung ist geschlossen.

(Schluß der Sitzung um 8 Uhr 30 Minuten Abends.)

Stadtrath.

Bericht

über die Stadtrath-Sitzung vom 7. Jänner 1892.

Vorsitzender: 2. Vice-Bürgermeister Dr. Richter.

Anwesende: Dr. v. Billing, Boschan, v. Götz, v. Goldschmidt, Dr. Grübl, Dr. Hackenberg, Kreindl, Matzenauer, Meißl, Müller, v. Neumann, Noske, Rückauf, Schlechter, Schneiderhan, Dr. Stenzl, Vaugoin, Dr. Vogler, Witzelsberger, Wurm.

Entschuldigt: Vice-Bürgermeister: Dr. Borschke, Dr. Lederer.

Krank: Dr. Huber.

Nach Eröffnung der Sitzung durch den **Vice-Bürgermeister Dr. Richter** macht derselbe der Versammlung nachfolgende Mittheilung:

Vice-Bürgermeister Dr. Borschke entschuldigt sein Ausbleiben von der heutigen Sitzung wegen Intervention bei den Verhandlungen wegen Uebernahme der Vororte-Spitäler. — St.-R. Dr. Lederer entschuldigt sein verspätetes Erscheinen, eventuell Ausbleiben, wegen einer gleichzeitig stattfindenden Ausschußsitzung im Landtage. (Wird zur Kenntniß genommen.)

St.-R. Müller referirt über das Ansuchen des Johann und der Apollonia Matasek um Ertheilung des Bauconsenses für ein Wohnhaus auf der Baustelle I C.-Z. $\frac{144}{1}$, Einl.-Nr. 2617 Grundb. des III. Bezirkes, Marxergasse.

Referent beantragt, den Magistrats-Antrag, wonach der Consens für die Thorportal- und Risalit-Anlage gegen Einlösung des hiezu erforderlichen Grundes per 1·955 Quadratmeter (d. i. 2 Risalite à 4·25 Meter Länge und 0·08 Meter Vorsprung, 1 Risalit mit 3 Meter Länge und 0·08 Meter Vorsprung und 1 Thorportal mit 2·90 Meter Länge und 0·15 Meter Vorsprung) um den dem Einkaufspreise von 44 fl. per Quadratmeter entsprechenden Betrag von 59 fl. 62 kr. zu ertheilen wäre, zu bestätigen (angenommen);

— referirt über das Offert des Ferdinand Schindler, betreffend den Ankauf der der Gemeinde Wien gehörigen Realität, Währing, Feldgasse 17.

Referent beantragt:

1. Es sei das Kaufanbot des Genannten, wonach derselbe bereit ist, die Realität Grundb.-Einl. 100 in Währing C.-Nr. 94, Or.-Nr. 17 Feldgasse im Ausmaße von 371·90 Quadratmeter = 103·4 Quadratklafter gegen Baarzahlung eines Kaufschillings von 8272 fl. bei Uebergabe der Realität, wie selbe liegt und steht, zu übernehmen, die mit der Eigenthums-Uebertragung verbundenen Stempelauslagen und sonstigen Gebühren aus Eigenem zu bestreiten und mit der Verbauung der Realität nicht vor Mitte Mai 1892 zu beginnen, zu genehmigen.

2. Den im stehen gebliebenen Tracte des erwähnten Hauses eingemietheten Parteien sei — im Einvernehmen mit dem Käufer — nach Maßgabe der diesfalls bestehenden Kündigungs-Bedingungen aufzukündigen und der Zins aus diesem Miethverhältnisse, soweit derselbe noch fällig wird, bis längstens zum Maitermine 1892 für Rechnung der Gemeinde Wien einzucassiren.

3. Das Haus Nr. 19 Feldgasse in Währing, der Gemeinde Wien gehörig, sei nach den vom Stadtbauamte zu entwerfenden Demolirungs-Bedingungen theilweise zu demoliren und zu diesem Zwecke den daselbst wohnhaften Parteien zum Februartermine 1892 pro Mai 1892 zu kündigen.

4. Die gemäß Punkt 3 erforderlichen Demolirungsarbeiten seien im öffentlichen, schriftlichen Offertverhandlungswege zu vergeben (angenommen).

St.-R. Kreindl referirt über das Ansuchen des Johann und der Maria Aufhauser um Löschung des auf der Realität, Einl.-Z. 496, in Unter-Sievering haftenden Pfandrechtes per 26 fl. 50 kr. und der Reallasten puncto Grundabtretung.

Referent beantragt, die Ausstellung der Löschungsquittung bezüglich des executiven Pfandrechtes puncto 26 fl. 50 kr. Gerichtskosten gegen Bezahlung der Stempel- und Legalisirungsgebühren seitens der Partei zu genehmigen, das weitere Ansuchen um Ausfertigung einer Löschungserklärung hinsichtlich der Reallast wegen Straßengrund-Abtretung jedoch abzuweisen. Es wäre aber für den Fall, als die Genannten bereit wären, den Grund in der Hackenberggasse schon jetzt abzutreten, die erbetene Löschung zu bewilligen. Dieses letzte Amendement des Referenten wird vor der Abstimmung zurückgezogen und sohin der übrige Referenten-Antrag angenommen;

— referirt über die Genehmigung einer Ueberschreitung der Ausgabe-Rubrik LIII 14 „Auslagen für öffentliche Feierlichkeiten" um den Betrag von 153 fl. 50 kr.

Referent beantragt einen Zuschußcredit in dieser Höhe zu bewilligen (angenommen);

— referirt über den Verkauf des bei der Renovirung des städtischen Hauses, VI., Gumpendorferstraße 166, gewonnenen Deckmateriales.

Referent beantragt, dieses Altmaterial im Gewichte von 321 Kilogramm Zinkblech und 200 Kilogramm Schwarzblech dem Leopold Honner um den Gesammtpreis von 42 fl. 52 kr. käuflich zu überlassen (angenommen);

— referirt über den Beitrag der Stiftskanzlei Klosterneuburg pr. 150 fl. zu den Kosten der Erhaltung der im Zuge der Holzstraße (Heiligenstädter Lände) über den Krottenbach führenden hölzernen Fahrbrücke.

Referent beantragt, die diesfällige Zuschrift des Stiftes Klosterneuburg, zu Folge welcher der genannte freiwillige Beitrag unter der ausdrücklichen Bedingung gewidmet wird, daß durch denselben keinerlei Verpflichtung in Betreff dieser Brücke seitens des Stiftes übernommen wird und daß diese freiwillige Spende keinerlei wie immer geartetes Präjudiz für die Zukunft schafft, sondern nur die Natur einer geschenkweisen Zuwendung hat, zur Kenntniß zu nehmen.

St.-R. Dr. v. Billing beantragt, es sei diese Zuschrift ohne Präjudiz für die Rechtsverbindlichkeit der Commune zur Erhaltung der gedachten Brücke zur Kenntniß zu nehmen und der Magistrat zu beauftragen, über die Rechtsverhältnisse in Betreff der Verpflichtungen zur Erhaltung, respective Renovirung derselben, Erhebung zu pflegen und Bericht zu erstatten.

Der erste Theil dieses Antrages wird vor der Abstimmung zurückgezogen, der zweite Theil angenommen.

St.-R. Wurm referirt über das Ansuchen des Bauunternehmers Josef Sucharipa um Bekanntgabe der Baulinie für die Realität Grundb.-Einl.-Z. 1422 des I. Bezirkes, Or.-Nr. 16 Wipplingerstraße, 2 Schwertgasse.

Referent beantragt, a) für die Wipplingerstraße die bereits mit der M.-Z. 20577 ex 1063 definitiv bestimmte Baulinie hinauszugeben und auch für die Schwertgasse, für welche die Baulinie mit M.-Z. 143722 ex 1884 genehmigt wurde, die Aenderung derselben anläßlich der in Verhandlung stehenden Regulirung bei der Kirche „Maria am Gestade" nicht geplant ist, die im Plane eingezeichnete Baulinie A B bekannt zu geben; b) das Niveau dem Bauwerber derzeit lediglich als ein provisorisches bekannt zu geben und die Bedingung zu stellen, daß er sich verpflichtet:

1. gegen die seinerzeitige Bestimmung und Herstellung des definitiven Niveaus keinerlei Einwendung zu erheben,

2. alle in Folge der Herstellung des definitiven Niveaus vor seinem Hause sich ergebenden Adaptirungsarbeiten auf seine Kosten, ohne Anspruch auf irgend eine Entschädigung seitens der Gemeinde vornehmen zu lassen, und daß

3. diese Verpflichtungen durch grundbücherliche Auszeichnung sichergestellt werden (angenommen);

— referirt über den Antrag des Gem.-Rathes Ritt. v. Neumann, betreffend die Auflassung des Militär-Bettenmagazines im VIII. Bezirke.

Referent beantragt, es sei im Wege der k. k. Statthalterei, welche um Befürwortung zu ersuchen wäre, an den Finanzminister die Bitte zu richten, bei der Heeresverwaltung auf die Auflassung des Militär-Bettenmagazins-Gebäudes in der Josefstädterstraße oder mindestens auf dessen Parzellirung und Umbau, gleichzeitig mit der Veräußerung der dazu gehörigen sogenannten Reitschulgründe hinzuwirken (angenommen);

Hierüber ist im Plenum Bericht zu erstatten.

St.-R. Schlechter referirt über die Sicherstellung der Maschinenbestandtheile für die Wasserleitungs-Abzweigungen pro 1892.

Referent beantragt, es sei die Lieferung der Eisen- und Maschinenbestandtheile für die Wasserleitungs-Abzweigungen pro 1892 an die bestbietende Firma C. Teudloff und Th. Dittrich mit den offerirten Nachlässen zu übertragen und bezüglich der eventuellen Nachtragsbestellungen die von dieser Firma unterm 11. December 1891 abgegebene Erklärung anzunehmen.

St.-R. Kreindl beantragt, die gedachte Lieferung dem Maschinenfabrikanten J. Heinrich zu übertragen, zieht jedoch diesen Antrag vor der Abstimmung zurück

(der Referenten-Antrag wird angenommen);

— referirt über die Bewilligung der Kosten für die Inbetriebsetzung der Schöpfwerksanlage beim Kaiserbrunnen 1891—92.

Referent beantragt, es seien die Auslagen für den Schöpfwerksbetrieb beim Kaiserbrunnen im Winter 1891/92 zu bewilligen und die Zulagen für den Ingenieur Byloff mit 5 fl. per Dienstfahrt während der Dauer des Betriebes, für den exponirten Maschinisten Meixner mit 4 fl. per Tag und für den Wasserleitungs-Aufseher Pfeiffer mit 1 fl. für jede bei Nacht, alternirend mit dem Maschinenmeister Meixner vorzunehmende Ablesung der Wasserstände in den Gerinnen zu genehmigen. Diese Auslagen seien unter Einem zugleich mit den Zahlungen anläßlich der außerordentlichen Entnahme von Wasser aus dem Schwarzaflusse auf den Reservefond zu verweisen (angenommen);

— referirt über eine Abschreibung von Wassergebühren für Wasser-Mehrverbrauch aus Anlaß eines Baues und beantragt die Abschreibung aus dem Titel der Uneinbringlichkeit.

Vice-Bürgermeister Dr. Richter beantragt, den nominativen Beschluß zu fassen, dem Magistrate bekannt zu geben, daß in Hinkunft für Bauzwecke an Niemanden mehr Hochquellenwasser hinausgegeben werden darf, insofern der betreffende Bewerber dasselbe nicht entweder im Vorhinein sofort baar bezahlt oder für die diesfalls auflaufenden Kosten genügende Sicherstellung bietet.

Bei der Abstimmung wird der Referenten-Antrag und der Antrag Dr. Richters angenommen.

— referirt über die Protokolle der öffentlichen und vertraulichen Sitzung des Bezirks-Ausschusses Wieden vom 23. November 1891 und beantragt, dieselben zur Kenntniß zu nehmen (angenommen);

— referirt über die Wasserabgabe für die Schule V. Bezirk, Embelgasse 46/48 und beantragt, die Wasserabgabe für diese Schule und zwar für die Knabenschule mit täglich 40 Hektoliter und für die Mädchenschule mit täglich 30 Hektoliter, sohin zusammen mit 70 Hektoliter per Tag zu genehmigen (angenommen).

St.-R. Noske referirt über die Weiterpachtung des städtischen Bades in Hütteldorf.

Referent beantragt:

1. Der vom Magistrate vorgelegte Entwurf der Bedingungen für die Weiterverpachtung dieses Bades auf die Dauer von sechs Jahren sei mit folgenden Aenderungen zu genehmigen:

a) §. 11 sei zu streichen;

b) §. 10 sei mit der Aenderung zu genehmigen, daß an Stelle der Worte: „den Pachtvertrag sofort ohne Aufkündigung oder nach ihrem Ermessen nach vorhergegangener 30tägiger, an jedem Tage anzubringender Aufkündigung aufzulösen", bestimmt wird: „den Pachtvertrag im Wege einer an jedem Tage anzubringenden halbjährigen Kündigung aufzulösen"; ferner daß der Eingang lautet: „Wenn die Pachtbedingungen nicht genau erfüllt werden, oder der Pächter die bestehenden Badevorschriften nicht einhält, oder wenn der Pachtzins nicht ordentlich bezahlt wird" 2c.

2. Der Magistrat sei zu beauftragen, auf Grund der sohin genehmigten Offertbedingungen die Offertausschreibungen baldigst zu veranlassen.

St.-R. Dr. v. Billing beantragt, es sei ein Paragraph des Inhaltes aufzunehmen, daß, wenn Wassermangel eintritt, der Pächter nicht das Recht habe, irgend einen Nachlaß am Pachtzinse oder eine andere Entschädigung seitens der Gemeinde zu beanspruchen.

St.-R. v. Götz beantragt, es sei als §. 11 einzuschalten:

„Sollte ohne Verschulden der Gemeinde Wien der Wasserzufluß ganz oder zeitweise unmöglich sein, so hat der Pächter außer dem Pachtnachlasse für die Zeit der Unterbrechung des Wasserzuflusses keinen Anspruch auf eine weitere Entschädigung."

Bei der Abstimmung werden die Referenten-Anträge und der Zusatz-Antrag des Stadtrathes von Götz angenommen.

— referirt über ein Ansuchen um Bestimmung der Schadloshaltung für den beim Umbau des Hauses Nr. $\frac{12\ \text{Lambrechts-}}{15\ \text{Rubens-}}$ Gasse im IV. Bezirke zur Straßenverbreiterung abgetretenen Grund und beantragt, diese Schadloshaltung mit 15 fl. per Quadratmeter zu bestimmen (angenommen);

— referirt über das Ansuchen der Fürst Salm'schen Blanscoer Eisen-Niederlage im III. Bezirke, Marxergasse 28, um Schadloshaltung für den bei dieser Realität abgetretenen Straßengrund und beantragt, diese Schadloshaltung mit 14 fl. per Quadratmeter des abgetretenen Grundes per 143·88 Quadratmeter zu bestimmen (angenommen);

— referirt über die Bewilligung eines Zuschuß-Credites anläßlich der Stockwerk-Aufsetzung auf den Turnsaal der Schule II., Gerhardusgasse 7, Treustraße 58.

Referent beantragt, diesen Zuschuß-Credit in der Höhe von 406 fl. 40 kr. pro 1891 zur Ausgabe-Rubrik XLIII $^{1}/_{II}$ 5 zu bewilligen (angenommen);

St.-R. Dr. Stenzl referirt über das Ansuchen des Dr. Emanuel Kohn, städt. Arztes im I. Bezirke, um Anweisung der 5. Quinquennalzulage.

Referent beantragt, dem Genannten die 5. Quinquennalzulage jährlich per 200 fl. nebst dem 30%igen Quartiergelde vom 31. Jänner, respective 1. Februar 1892 ab, zuzuerkennen (angenommen).

St.-R. Rückauf referirt über das Ansuchen des Franz X. Neumann noe. Marie Weber um Abtrennung eines Theiles II von der Stammrealität I Grundb.-Einl.-Z. 1100 des IX. Bezirkes, Or.-Nr. 21 Währingerstraße, 7 Lackirergasse.

Referent beantragt, die erbetene Abtheilungs-Bewilligung auf Grund der vorgelegten und vom Stadtbauamte richtig befundenen Pläne, wornach die genannte Realität in 2 Baustellen im Ausmaße von 662·04 resp. 318·01 Quadratmeter abgetheilt werden soll, zu ertheilen (angenommen);

— referirt über das Ansuchen des Architekten Robert Heiber um Schadloshaltung für den Straßengrund vom Hause Grundb.-Einl.-Z. 51 des VII. Bezirkes, Or.-Nr. 25 Bandgasse, Ecke der Kandlgasse Nr. 6.

Referent beantragt, die Schadloshaltung für den bei dem obgedachten Hause in der Bandgasse abgetretenen Grund per 154·92 Quadratmeter mit 25 fl. per Quadratmeter gemäß dem Schätzungsresultate und dem Gesuchsbegehren zu bestimmen (angenommen);

— referirt über die Abschreibung mehrerer Licenz-Gebührenrückstände und beantragt die Abschreibung der Gebühren aus dem Titel der Uneinbringlichkeit (angenommen).

Die Sitzung wird geschlossen.

Allgemeine Nachrichten.

(Frachtermäßigung für Kupfervitriol-Transporte.) Dem Wiener Magistrate wurde seitens der k. k. nied.-österr. Statthalterei folgender an die k. k. Landwirthschafts-Gesellschaft in Wien gerichteter Erlaß des hohen k. k. Ackerbau-Ministeriums vom 5. December 1891, Z. $\frac{19246}{2364}$ zur Kenntniß gebracht:

Im Nachhange zu den h. o. Erlässen vom 16. Mai 1890, Z. 7183 und 10. October 1891, Z. 15848, wird behufs gefälliger Ausstellung der Certificate mitgetheilt, daß nunmehr auch die mähr.-schles. Centralbahn, die böhm. Westbahn und die galiz. Carl Ludwigbahn sich bereit erklärt haben, für Kupfervitriol-Transporte zur Bekämpfung der Peronospora viticola und infectans unter den in obigen Erlässen bekanntgegebenen Modalitäten eine 50%ige Frachtermäßigung zu gewähren.

* * *

Schulnachrichten.

Außer den in der letzten Nummer ausgewiesenen liegen weiters die Wahlergebnisse bezüglich der Ortsschulräthe aus den Bezirken II, IX und XIV vor.

Es wurden gewählt: **im II. Bezirke (Leopoldstadt):**

A) als Mitglieder:

1. Lambert Berger, Ingenieur,
2. Alois Czerny, Bildhauer,
3. Franz Hartmann, Hausbesitzer,
4. Carl Helbig, Sodawasserfabrikant,
5. Sigmund Kauders, Hausbesitzer,
6. Ferdinand Klebinder, Redacteur,
7. Michael Köck, Hausbesitzer,
8. Dr. Hermann Löwy, Hausbesitzer,
9. Leopold Mayer, Hausbesitzer,
10. Cajetan Miserowsky, Hausbesitzer,
11. Gustav Mittelbach, Materialverwalter,
12. Carl Johann Müller, Hausbesitzer,
13. Josef Mumb, Hausbesitzer,
14. Carl Schwab, Hausbesitzer,
15. Heinrich Sindl, Buchbinder,
16. Ferdinand Zsolnay, Hausbesitzer,
17. Bartholomäus Guggenberger, Hausbesitzer,
18. Johann Debes, Hausbesitzer und
19. Ernst Hartung, Hausbesitzer.

B) als Ersatzmänner:

1. Julius Pollak, Kaufmann und
2. Paul Gerin, Buchdruckereibesitzer.

Im IX. Bezirke (Alsergrund):

A) als Mitglieder:

1. Friedrich Allmeder, Bürger und Bauholzhändler,
2. Michael Bauer, Bezirks-Ausschuß, Bürger und Hausbesitzer,
3. Franz Heindl, Bezirks-Ausschuß, Bürger und Ober-Controlor der Nordbahn,
4. Carl Kaiser, Vorsteher-Stellvertreter, Bürger, Nagel- und Drahtstiftenfabrikant,
5. Franz Löblich, Bezirks-Vorsteher, Bürger, Kupferschmied und Hausbesitzer,
6. Franz Moschny, Bezirks-Ausschuß, Commissionshändler und Hausbesitzer,
7. Josef Peutlschmid, k. k. Landesgerichtsrath,
8. Carl Rußleitner, Gemischtwaarenhändler und Bürger,
9. Franz Waas, Bezirks-Ausschuß und städtischer Oberlehrer.

B) als Ersatzmänner:

1. Josef Schwanzar, Bezirks-Ausschuß, Bürger, Sattler und Hausbesitzer,
2. Moriz Schnepp, Doctor der Medicin, Bezirks-Ausschuß und Hausbesitzer.

Im XIV. Bezirke (Rudolfsheim):

A) als Mitglieder:

1. Alois Brusatti, Bezirksvorsteher-Stellvertreter und *Gastwirth*,
2. Franz Gassner, k. k. Realschul-Professor,
3. Leopold Grestenberger, Hausbesitzer,
4. Josef Kaufmann, Hausbesitzer,
5. Ludwig Ullmann, Zuckerbäcker und Hausbesitzer,
6. Alois Freudensprung, Turnlehrer und
7. Gustav Schwarzbauer, Hausbesitzer.

B) als Ersatzmänner:

1. Otto Passow, Hausbesitzer,
2. Theodor Foges, jur. Dr., Advocat.

Wasserversorgung.

In der Sitzung vom 7. Jänner d. J. hat der Stadtrath den Beschluß gefaßt, in Hinkunft an Niemanden mehr Hochquellenwasser für Bauzwecke hinauszugeben, sofern der Bewerber dasselbe nicht entweder im Vorhinein sofort baar bezahlt oder für die diesfalls auflaufenden Kosten genügende Sicherstellung bietet.

Städtisches Lagerhaus.

30. December 1891 bis 7. Jänner 1892:

Waaren eingelagert . . . . . 29.604 Meter-Centner
„ ausgelagert . . . . . 38.945 „
Die durchschnittliche Tagesbewegung bezifferte sich auf . . . . . 13.710 Meter-Centner.
Lagerstand vom 7. Jänner 1892 . . . 423.375 Meter-Centner, und zwar:

122.998	Meter-Centner	Weizen,	68.427	Meter-Centner	Roggen,
66.059	„	Gerste,	54.760	„	Hafer,
14.249	„	Mais,	23.814	„	Oelsaaten,
9.213	„	Mehl u. Kleie,	8.819	„	Wein,
1.877	„	Zucker.			

Der Assecuranzwerth dieser Waaren stellte sich auf 4,886.115 fl. öst. Währ.

Öffentliche Sicherheit.

Im Jahre 1891 betrug die Zahl der vom Wiener Magistrate abgeschobenen Individuen 5.196
dem Wiener Magistrate zugeschobenen (zuständigen) Individuen 489
Durchschüblinge 3.479
Gesammtzahl . 9.164

Sanitätswesen.

(Besuch der städtischen Volksbäder im Jahre 1891.)

		männliche Personen	weibliche Personen
III. Bez., Apostelgasse 18	— 16.851, davon	13.354	3.497
(Eröffnet August 1891.)			
V. Bez., Einsiedlerplatz	— 78.775, „	63.540	15.235
(Eröffnet August 1890.)			
VII. Bez., Mondscheingasse 9	— 91.715, „	71.910	19.805
(Eröffnet December 1887.)			
X., Simmeringerstr. 163 a)	— 61.535, „	52.213	9.322
(Eröffnet August 1890.)			

Gegenwärtig befinden sich noch 4 Volksbäder im Baue und zwar II. Bezirk, Treustraße 60, VI. Bezirk, Eßterházygasse 2, VIII. Bezirk, Florianigasse 30 und IX. Bezirk, Wiesengasse 17.

Approvisionirung.

(Schlachtviehmarkt vom 11. Jänner 1892.)

1. Auftrieb:

Mastvieh — 4145, Weidevieh — Beinlvieh 562,
Summa 4707.

Davon — nach Racen:

Ungarische Thiere . .	2192
Galizische „ . .	442
Deutsche „ . .	2029
Büffel	44

Davon — nach Gattungen:

Ochsen	3866
Stiere	331
Kühe	510

2. Preisbewegung.

a) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht:

Ungarische Schlachtthiere . .	52—67 fl. ö. W.	Diese Preise ermäßigen sich für den Gewichtsverlust in Folge der Schlachtung, um den beim Handel vereinbarten Percentabzug, welcher zwischen 30—40% schwankt.
Galizische „ . .	52—62 „ „ „	
Deutsche Ochsen	54—68 „ „ „ (extrem 71)	
Stiere	—.— „ „ „	
Kühe	—.— „ „ „	
Büffel	—.— „ „ „	
Beinlvieh	—.— „ „ „	

b) Preis per 100 Kg. Lebendgewicht **ohne** Procentabzug:

Ochsen	18—33 fl. ö. W.
Stiere	24—32 „ „ „
Kühe	22—32 „ „ „
Büffel	18—30 „ „ „
Beinlvieh	—.— „ „ „

c) Preis per Stück: („auf dem Fuße"):

Beinlvieh . . . . . 20—102 fl.

In Folge des stärkeren Auftriebes, namentlich von guten Qualitäten sind die Preise um 3—4 fl. per 100 Kg. gefallen.

127 Stück der Schlachtthiere wurden inclusive der Verzehrungssteuer, die übrigen exclusive der Verzehrungssteuer verkauft.

Gewerbebewegung.

Gewerbeanmeldungen vom 2. Jänner 1892.

(Fortsetzung.)

Alschech Heinrich, Vermittlung des Kaufes, Verkaufes, Tausches und der Verpachtung von Realitäten und Gewerbe-Etablissements und Vermittlung von Hypothekar- und anderen Darlehen, XIX., Ober-Döbling, Hauptstraße 24.

Krainz Anton, Wagnergewerbe, XIX., Heiligenstadt, Gärtnergasse 13.

Raffensperger Theresia, geb. Linder, Wäscherin, IX., Liechtensteinstraße 151.

Maßmann Karl, Zimmermaler, II., Mathildenplatz 4.

Wieninger Alois, Zimmerputzergewerbe, IX., Grüne Thorgasse 16.

Damisch Marie, Verschleiß von neuen Uhren, I., Hafnersteig 5.

Musil Johann, Wollverschleiß, XV., Blüthengasse 13.

Federmann Josefa, geb. Heinzelmann, Zwirn- und Wollverschleiß und Vordruckerei, I., Freisingergasse 5.

Peduzzi Eduard, Victualienhandel mit Holz und Kohlen, XV., Blüthengasse 3.

Röschel Agnes, Victualienhandel, XIV., Schönbrunnerstraße 79.

Danberger Anna, Victualienhandel, XII., Unter-Meidling, Rauchgasse 13.

Köck Karoline, Victualienhandel, XII., Unter-Meidling, Mandlgasse 7.

Seifert Bertha, Victualienhandel, IX., Waisenhausgasse 12.

Bausmayer Amalia, Victualienhandel, VIII., Lenaugasse 9.

Hromkovics Ignaz, Victualienhandel, VIII., Laudongasse 46.

Husek Ignaz, Victualienhandel, IV., Heumühlgasse 8.

Schlesinger Adolf, Victualienhandel, II., Rueppgasse 4.

Andrle Josef, Marktvictualienhandel, II., Karmeliterplatz.

Biribauer Ferdinand, Marktvictualienhandel, II., Karmeliterplatz.

Bednarz Wilhelm, Musiker-Gewerbe (Musikcapelle), X., Himbergerstraße 75.

Adler Wilhelm, Möbelverschleiß, IV., Margarethenstraße 49.

Baumgartner Karoline, Naturblumenhandel, I., Mayfedergasse 6.

Kolbinger Anna, Obstverschleiß, XVIII., Währing, Marktplatz.

Waczulka Susanna, Feilbieten von Obst- und Gemüse im Umherziehen, II., Treustraße 32.

Haymann Max, Verschleißer von Papierwaaren, I., Wipplingerstraße 43.

Pfriemer Sofie, Handel mit Papier, Schreib- und Zeichenrequisiten, dann Verschleiß von Schulheften 2c., IX., Universitätsstraße 4.

Froegl Barbara, Verschleiß von Kerzen, Petroleum, Seifen und Parfumerie, VIII., Josefstädterstraße 31.

Aulehla Katharina, Pferdefleischverkauf, XVIII., Anastasius Grüngasse 11.

Gewerbeanmeldungen vom 4. Jänner 1892.

Deutsch Alexander, Agentie mit neuen Möbeln, II., Praterstraße 68.

Reiß Leon, Bäcker, IV., Schleifmühlgasse 16.

Kittenberger Josef, Bäcker, IV., Mozartplatz 4.

Kuffler Victor, Bankgeschäft, I. Maria Theresienstraße 32/34.

Deutsch Ignaz, Commissionsverschleiß von Leder und rohen Fellen, II., Novaragasse 51.

Kemetzky Franz, Commissionswaarenhandel mit Eisenwaaren und Schmelzbügel, I., Annagasse 11.

Ullmann Ludwig, Commissionswaarenhandel in Tücher, I., Gonzagagasse 12.

Breuer Adolf, Commissionswaarenhandel mit Manufacturen, I., Salzgries 25.

Schorsch Alexander, Commissionshandel in Wirk-, Wasch- und Leinwandwaaren, I., Singerstraße 8.

Sommer Heinrich, Ein- und Verkauf von Hadern, Knochen, Abfällen von Metall, Eisen, Messing 2c., IX., Rimböckstraße 23.

Gerin Josef, Essigerzeuger, IX., Marktgasse 9.

Redlich Ludwig, Fleischhauergewerbe, II., Ob. Donaustraße 70.

Hutter Franz, Fleischselcher, X., Kudlichgasse 40.

Soudek Martin, Fleischverschleiß, VI., Hofmühlgasse 20.

Hornstein Bernhard, Fleischverschleiß, II., Unt. Augartenstraße 25.

Kern Juliana, Fragnerin, V., Rubensgasse 5.

Schranz Samuel, Gemischtwaarenhändler, III., Hauptstraße 11.

Reis Josef & Max Breth, Gemischtwaarenhandlung mit Garnen, Kunstdünger und Samen, I., Wipplingerstraße 14.

Singer Salomon, Gemischtwaaren-Verschleiß, XVIII., Cottagegasse 5.

Neumann Georg, Gemischtwaarenhandel, XVIII., Annagasse 39.

Pytlik Franz, Gemischtwaaren-Verschleiß mit Petroleum, XV., Neubaugürtel 30.

Elsner Josef, Gemischtwaaren-Verschleiß und Petroleum-Kleinverschleiß, XIV., Hollochergasse 21.

Gruber Josef, Gemischtwaaren- und Petroleum-Kleinverschleiß, XIV., Karlsgasse 26.

Bauernfeind Ignaz, Gemischtwaaren-Verschleiß mit Petroleum, XIV., Perniengasse 16.

Slepicka Susanna, geb. Pscheszna, Gemischtwaaren-Verschleiß, IX., Porzellangasse 31.

Donner Josefa, geb. Boidl, Gemischtwaaren-Verschleiß, IX., Nußdorferstraße 51.

Wasserburger Leopoldine, Gemischtwaaren-Verschleiß, IX., Bleichergasse 1.

Gehbauer Ernst, Gemischtwaaren-Verschleiß, IX., Serviten-gasse 8.

Maxa Josef, Gemischtwaaren-Verschleiß, XII., Kriechbaumgasse 32.

Bartonek Karthariua, Gemischtwaaren-Verschleiß, XII., Ferdinandgasse 35.

Wagner Alexander, Gemischtwaaren-Verschleiß, XII., Bahnstraße 4.

Kloß Johann, Gemischtwaaren-Verschleiß, XI., Geiselberggasse 7.

Lachinger Mathias, Gemischtwaaren-Verschleiß, XI., Braunhubergasse 6.

Blaschek Peter, Gemischtwaaren-Verschleiß, XI., Geiselbergstraße 23.
Wyka Adalbert, Gemischtwaaren-Verschleiß, X., Humboldtplatz 10.
Bolojthy Hugo, von, Gemischtwaaren-Verschleiß, VI., Esterházygasse 21.
Bauer Marie, Gemischtwaaren-Verschleiß, V., Arbeitergasse 19.
Mayer Theresia, Gemischtwaaren-Verschleiß, IV., Karolineng. 21.
Freund Josef, Gemischtwaaren-Verschleiß, IV., Louisengasse 24.
Köhler Josefa, Gemischtwaaren-Verschleiß, IV., Große Neug. 44.
Wagner Leopold, Gemischtwaaren-Verschleiß, III., Apostelg. 27.
Finkelstein Gustav und Julius Gröger, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Mayergasse 4.
Bienenstock Julius, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Obere Donaustraße 89.
Nehrer Malvine, geb. Friedländer, Gemischtwaaren-Verschleiß, I., Salvatorgasse 6.
Köpl Anna, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Nestroygasse 3.
Perensky Mathias (auch Leska), Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Darwingasse 35.
Huber Johann, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Klosterneuburgerstraße 19.
Pruggmayer Rosalia, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Odeong. 5.
Brammer Emanuel, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Große Pfarrgasse 28.
Feld Feiwel, Gemischtwaaren-Verschleiß, II., Wallensteinstraße 16.
Walter Jakob, Handelsagentie in Genußmitteln, I., Wipplingerstraße 26.
Kohn Richard Max, Handelsagentie mit inländischen Manufacturwaaren, I., Zelinkagasse 3.
Kraml Josef, Handel mit Taschenuhren aus Gold und Silber, VII., Kaiserstraße 52.
Itumer Hersch (auch Simon Heinrich) Karp, Handel mit Farben und chemischen Producten, II., Kaiser Josefstraße 20.
Steiner Isidor, Holzstäbe- (Holzdraht-) Erzeugung, V., Fockygasse 22.
Sammer Nikolaus, Kamm- und Fächermacher, XV., Schmelzgasse 5, 1. St., Th. 17.
Gröling Carl, v., Cassenfabrikation, V., Mittersteig 10.
Javorsky Jacob, Kleidermacher, IX., Lichtenthalergasse 10.
Siegelmann Johanna, Damenschneiderin, IX., Seegasse 17. (Wohnung.)
Hamperl Wenzel, Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks, XVIII., Gürtelstraße 46.
Rosenkranz Veronica, Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks, IX., Harmoniegasse 2.
Leittner Josef Georg, Holzhandel, IX., Spittelauerlände.
Fabiankovich Christine, Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks, IX., Kinderspitalgasse 9.
Tirmatinger Anton, Kleinbrennholz-, Kohlen und Coaks-Verschleiß, X., Quellengasse 106.
Liemann Michael, Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks, VIII., Florianigasse 44.
Cap Thomas, Kleinhandel mit Brennholz, Kohlen und Coaks, III., Sechskrügelgasse 14.
Peßl Salomon, Kleinfuhrmann, III., Hauptzollamt.
Bittner Gisela Clara, Kunstblumen-Erzeugerin, VII., Kirchengasse 26.
Eminovits Constantin, Kunstblumen-Erzeuger, I., Kleeblattgasse 11.
Fabian Johann, Ledergalanteriearbeiter, XIV., Eisenbahngasse 29.
Jakšič Anton, Maronibrater, XVIII., Martinsstraße 98.
Zohles Wilhelm, Metallgraveur, II., Karmelitergasse 3.
Ruzycka Jakob, Milchmeierei, X., Alxingergasse 30.
Fischer Mathilde, Modistin, I., Goldschmiedgasse 6.
Kobias Bertha, Modistin, II., Leopoldsgasse 11.
Schömig Gustav und Philipp Stiefs, fabriksmäßige Erzeugung von Musikinstrumenten, V., Arbeitergasse 37.
Clyna Josef, Naturblumenhandel, VII., Burggasse 45.
Rosenbaum Heinrich und Ignaz Rosenbaum, fabriksmäßige Papierausstattung, VIII., Piaristengasse 17.
Pecher Johann, Papierverschleiß, VII., Apollogasse 20.
Fischbach Johann, Parfümeriegewerbe und Verschleiß von Seifenwaaren und Toiletteartikeln, I., Kärnthnerring 3.
Bergmann Rudolf, Provisionsbezug anläßlich der dauernden Geschäftsbesorgung für eine Firma, VII., Mariahilferstraße 54.
Kowar Anton, Schmuckfedern-Erzeugung VII., Zollergasse 6.
Schmidt August, Schleierdrucker, XIV., Hauptstraße 81.
Drucker Karl, Schuhmacher, XIV., Sigmundsgasse 5.
Schwarzinger Josef, Schuhmachergewerbe, III., Kainergasse 19.
Heinisch Johann, Erzeugung und Verkauf von patentirter flüssiger Schuhwichse, VIII., Wickenburggasse 5.
Leser Johann, Verschleiß von Brot und Würstel, I., Freiung (Markt).
Wolf Anna, Verschleiß von gebrannten geistigen Flüssigkeiten II., Engerthstraße 198.
Kolacek Marie, Marktvictualien-Verschleiß, VII., Markthalle, Zelle 147.
Schwendmayr Juliane, Verschleißerin von Milch und Gebäck, II., Mühlfeldgasse 3.
Füllbier Maria Anna, Milch-, Butter- und Gebäckverschleiß, VI., Kasernengasse 9.
Sielipp Julie, Milch- und Gebäckverschleiß, VII., Kaiserstraße 74.
Triebel Margarethe, Milch- und Gebäckverschleiß, VIII., Kochg. 34.
Crößmann Johanna Charlotte, Verschleiß von Milch-, Gebäck- und Zuckerbäckerwaaren, IX., Alserbachstraße 32.
Ermer Maria, Milch- und Gebäckverschleiß, Van Swietengasse 8.
Pohl Josef, Verschleiß von Galanteriewaaren, Reise- und Touristenrequisiten, I., Kärnthnerstraße 55.
Graf Carl, Selchwaaren-Verschleiß, XV., Schönbrunnerstraße 14.
Balek Franz, Selchwaaren-Verschleiß, XVIII., Johannesgasse 70.
Köpf Anton Adolf, Selchwaaren-Verschleiß, IX., Hahngasse 3.
Jarvorsky Johann, Spirituosen-Verschleiß, X., Inzersdorferstraße 39.
Glaß Hirsch Mendel, Verschleiß von neuen Taschenuhren, II. Scholzgasse 11 1/7.
Strobl Franz, Victualien-Verschleiß, III., Fasangasse 25.
Kraus Katharina, Victualien-Verschleiß, XVIII., Wienerstraße 2.
Löwy Josef, Verschleiß von Wein in Flaschen, II., Glockengasse 12.
Klein Michael, Verschleiß von Wein in Flaschen, I., Fleischmarkt 10.
Gablek Magdalena, Zuckerwaaren-Verschleiß, IV., Favoritenstraße 52.
Edro Aesa, Zuckerbäckerwaaren-Verschleiß, XV., Fünfhaus, Märzstraße 29.
Plank Franz, Spediteur, IX., Nußdorferstraße 39.
Klein Theresia, Stadtlohnkutscher, X., Sieardsburggasse 43.
Aichinger Emma, Stadtlohnkutscher, X., Rudolfshügel 13.
Böhm Johann, Tapezierer, IX., Berggasse 17.
Kroth Wilhelm, Tapezierer, IX., Ferstelgasse 3.
Kroth August, Tapeziergewerbe, VIII., Daungasse 2 a.
Kendler Alfred, von, Veranstaltung von Productionen in Magie, IX., Währingerstraße 20.
Bunzl Antonia, vereh. Seipel, Vogel- und Vogelfutterhandel, X., Puchsbaumgasse 50.
Hartl Therese, Vordruckerei und Stickerei, VIII., Piaristeng. 35.
Bučef Marie, Wäscherin, XI., Hauptstraße 187.
Hametner Ferdinand, Weißwäscher, XI., Meichelstraße 21.
Eipal Anna, Wäschefeinputzerei, VI., Marchettigasse 1.
Sikula Franz, Wäscheputzergewerbe, VI., Gumpendorferstraße 131.
Hradil Theresia, Wäscheputzerin, IV., Waaggasse 14.
Rosenkranz Christine, Weißnäherin, XIX., Ober-Döbling, Hirschengasse 19.
Blažek Johann, Zimmerputzer, I., Körblergasse 1.
Franke Franz, Zuckerbäcker, VIII., Skodagasse 6.

(Wird fortgesetzt.)

Inhalt.

„Amtsblatt" Nr. 1.

	Seite
Gemeinderath:	
Sitzungen des Gemeinderathes	1
Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien v. 5. Jänner 1892	1
Beschluß-Protokoll der vertraulichen Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien vom 5. Jänner 1892	20
Stadtrath:	
Sitzungen des Stadtrathes	21
Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 5. Jänner 1892	21
Bezirksausschüsse	24
Magistratische Bezirksämter	24
Allgemeine Nachrichten:	
Ball der Stadt Wien	24
Schulangelegenheiten	25
Gewerbebewegung	25
Militär- und Conscriptionswesen (Militärangelegenheiten)	26
Kundmachung	26
Concurs-Ausschreibungen:	
Hilfsarztens-Stelle in der städtischen Versorgungs-Anstalt in Wien	26

„Amtsblatt" Nr. 2.

Gemeinderath:	
Stenographischer Bericht über die öffentliche Sitzung des Gemeinderathes der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien v. 8. Jänner 1892	27
Stadtrath:	
Bericht über die Stadtraths-Sitzung vom 7. Jänner 1892	48
Allgemeine Nachrichten:	
Frachtermäßigung für Kupfervitriol-Transporte	50
Schulnachrichten	51
Wasserversorgung	51
Städtisches Lagerhaus	51
Oeffentliche Sicherheit	51
Sanitätswesen	51
Approvisionirung	52
Gewerbebewegung	52
Kundmachungen	54
Concurs-Ausschreibung:	
Hilfsarztens-Stelle in der städtischen Versorgungs-Anstalt in Wien	54

Z. 400571
8.

Kundmachung.

Dr. Heinrich Laube-Stiftung.

Vom Beginne des Studienjahres 1891/1892 an gelangt ein Dr. Heinrich Laube-Stipendium im Betrage von jährlichen dreihundert (300 fl.) Gulden ö. W. zur Verleihung.

Auf dieses Stipendium können in erster Linie jene aus Wien gebürtigen ordentlichen Hörer der philosophischen Facultäten der Wiener Universität Anspruch erheben, welche mittellos sind und sich entweder den philosophischen, philologischen oder historischen Studien widmen und das erste Studienjahr bereits mit gutem Erfolge zurückgelegt haben; bei dem Abgange solcher Bewerber aber überhaupt aus den im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern gebürtige, dürftige, ordentliche Hörer der früher angeführten Disciplinen der philosophischen Facultät in Wien, deutscher Nationalität.

Der Stipendist, welcher für jedes Semester einen tüchtigen Studienerfolg durch Colloquientestate oder durch ein günstiges Seminar-Zeugniß nachweist, bleibt bis zum Schlusse der vierjährigen Studienzeit, und im Falle, als er mit den Lehramts- oder Doctoratsprüfungen beschäftigt ist, noch ein weiteres Jahr im Genusse der Stiftung und unterliegt die Auszahlung des Stiftungsbetrages den hiefür jeweilig geltenden allgemeinen Bestimmungen.

Bewerber um dieses Stipendium haben ihre mit dem Tauf- oder Geburtsscheine, dem Impfungs- und Mittellosigkeits-Zeugnisse und den beiden letzten Semestral-Zeugnissen belegten Gesuche bis 20. Februar 1892 bei dem Wiener Magistrate zu überreichen.

Jene Studirenden, welche keine Prüfungs-Zeugnisse beizubringen in der Lage sind, haben sich bezüglich ihrer Würdigkeit zur Erlangung eines Stipendiums mit der Bestätigung seitens ihres vorgesetzten Decanates des Professoren-Collegiums auszuweisen.

Nur die mit einem legalen Armuthszeugnisse belegten Gesuche sind stempelfrei.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt Wien.
1—3

M. Z. 2998
ex 1892

Kundmachung.

In Gemäßheit der §§. 18 und 19 des Gesetzes vom 23. Mai 1883, R.-G.-Bl. Nr. 83, über die Evidenzhaltung des Grundsteuercatasters wird zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß der Vermessungsbeamte zum Zwecke der Entgegennahme von Anmeldungen über eingetretene Veränderungen im Grundbesitze und zu sonstigen Evidenzhaltungsamtshandlungen an den Tagen 3., 4., 5. Februar 1892, im Locale der Steueradministration zu Wien, I. Bezirk, Fleischmarkt Nr. 19, anwesend sein wird.

Es wollen daher die Grundbesitzer an den bezeichneten Tagen bei dem Vermessungsbeamten in Angelegenheit der Evidenzhaltung des Catasters Anmeldungen oder sonstige auf stattgefundene Veränderungen im Grundbesitze bezügliche Nachweisungen beibringen oder mündliche Erklärungen abgeben.

Vom Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt
Wien, am 11. Jänner 1892. 1—3

M. Z. 458226
XVII.

Kundmachung.

Am 3. und 4. Februar 1892, eventuell auch an den folgenden Tagen werden Pretiosen, Taschen- und Pendeluhren, feuerfeste Cassen, Möbel, Claviere, Bücher, Nähmaschinen, Kleider, Wäsche, Schuhwaaren, ꝛc. ꝛc. im Wege der öffentlichen Versteigerung an den Meistbietenden gegen bare Bezahlung hintangegeben werden.

Kauflustige wollen sich an den genannten Tagen im neuen Rathhause VI. Hof, Parterre, einfinden. Die Auctionsstunden sind von 9 Uhr Vormittags bis 1 Uhr Nachmittags.

Von dem Magistrate der k. k. Reichshaupt- und Residenzstadt
Wien, am 6. Jänner 1892. 2—3

M. Z. 392880
ex 1891

Concurs-Ausschreibungen.

Hilfsarztens-Stelle in der städtischen Versorgungs-Anstalt in Wien.

In der **Wiener städtischen Versorgungs-Anstalt,** IX., Spitalgasse 23, ist vom 1. April 1892 an **die Stelle eines Hilfsarztes** zu besetzen.

Mit dieser Stelle ist ein Jahresgehalt von 800 fl. und die Bequartierung in der Anstalt verbunden. Die Anstellung erfolgt auf 3 Jahre unter Festsetzung einer beiden Kontrahenten zustehenden vierteljährigen Kündigung des Dienstverhältnisses. Nach Ablauf von 3 Jahren kann die Anstellung erneuert werden und wird bei Verleihung von definitiven Hausarzten-Stellen auf den Hilfsarzt Bedacht genommen.

Bewerber um diese Stelle haben in ihren Gesuchen in Gemäßheit des §. 11 der Dienstpragmatik für die städtischen Beamten nachzuweisen, daß sie Doktoren der Medizin und Chirurgie, sowie Magister der Geburtshilfe, beziehungsweise Doktoren der gesammten Heilkunde sind. Die mit diesen Nachweisen, dann dem Tauf- oder Geburtsscheine, dem Heimatsdokumente und den Nachweisen über die eventuelle bisherige Verwendung zu versehenden, ordnungsmäßig zu stempelnden Gesuche sind bis längstens **31. Jänner 1892** im Einreichungs-Protokolle des Magistrates zu überreichen. Auf später einlangende Gesuche kann keine Rücksicht genommen werden.

Vom Wiener Magistrate.
Wien, am 29. December 1891. 2—3

Herausgeber: **Die Gemeinde Wien.** — Verantwortlicher Redacteur: **Dr. Friedrich** Edler v. **Radler,** Secretär des Wiener Magistrates.
Papier aus der k. k. priv. **Pittener Papierfabrik.** — **J. B. Wallishausser's** k. u. k. Hof-Buchdruckerei, Wien.